Joh. Lienknecht

Diss. Göttingen

1912.

Das Brüsseler Uebereinkommen von 1910 über den Zusammenstoß von Schiffen, sein Verhältnis zum geltenden Recht und seine internationale Bedeutung

von

Johannes Sienknecht,
Hamburgischer Referendar.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

bei der

juristischen Fakultät der Universität

Göttingen.

ACAD. LUGD BAT. BIBL.

Hamburg 1912.

Druck von Hermann Freise, Parchim i. M., Spezialdruckerei für Dr.-Dissertationen.

Meinen Eltern

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548107_0108

Inhalt.

Einleitung.

Seite

§ 1. Bestrebungen auf Schaffung eines einheitlichen Weltrechts durch Aufnahme der Bestimmungen des Uebereinkommens in die Gesetzgebungen der Einzelstaaten 1
§ 2. Geschichte des Uebereinkommens 5
§ 3. Auslegungsregeln 8

Kapitel I.

Anwendungsgebiet.

§ 4. Zeitliches Anwendungsgebiet 11
§ 5. Oertliches Anwendungsgebiet 13

Sachliches Anwendungsgebiet:

1. Zusammenstoß von Schiffen,

§ 6. a. Technischer Begriff des Schiffs; . . . 15
§ 7. b. Juristischer Begriff des Schiffs; . . . 15
§ 8. c. insbesondere die Stellung der Kriegsschiffe 23
§ 9. 2. Zusammenstoß von Schiffen 30

Kapitel II.

Ansprüche aus einem Zusammenstoß von Schiffen.

Entstehung und Inhalt.

§ 10. A. Wer ist ersatzpflichtig und wem wird Ersatz geschuldet? 34

B. Wann tritt eine Ersatzpflicht ein?

§ 11. I. Leitende Grundsätze 37

II. Haftung im Einzelnen

1. Regelfall eines Zusammenstoßes von nur zwei Schiffen:

§ 12. a. Verschulden nur eines Schiffs . . . 43

b. Gemeinsames Verschulden:

§ 13. *a.* Schiffsschaden; 45
§ 14. *β.* Ladungsschaden; 47
§ 15. *γ.* Personenschaden 55
§ 16. 2. Ausnahmefall eines Zusammenstoßes von mehr als zwei Schiffen 59
§ 17. Anhang: Haftung bei Schleppzügen 63

Seite
§ 18. C. Inhalt der Ansprüche 65
§ 19. Stützung der Ansprüche, Verhältnis der Art. 8/9 des Uebereinkommens zur deutschen Verordnung vom 15. August 1876; insbes.: 67
§ 20. 1. Rettung fremder und Aufopferung eigener Ladung; 71
§ 21. 2. Zivilrechtliche Haftung; 74
§ 22. 3. Bedeutung des Art. 13 des Uebereinkommens für die Worte „nach einem Zusammenstoß“ in Art. 8 79
Anspruchsvernichtende Tatsachen.
§ 23. 1. Beobachtung besonderer Förmlichkeiten . . 84
§ 24. 2. Verjährung 87

Kapitel III.

§ 25. Die Reederhaftung, insbes. die Haftung des Reeders für Verschulden des Zwangslotsen. 94

Anhang.

Französischer Text der Artt. 1—13 des Uebereinkommens über den Zusammenstoß von Schiffen sowie des Art. 11 des Uebereinkommens über Bergung und Hilfsleistung 106

Literaturverzeichnis.

Abbott, A treatise on the law relative to merchant ship and seamen, 14.th ed. 1901.

Appert, De l'interprétation des traités diplomatiques au cours d'un procès, in Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparé (Clunet) Bd. XXVI S. 433 ff.

Assoc. Franc., Belge etc. Bullet. Nr. —, Berichte der in dem Comité maritime international vereinigten, nationalen, außerdeutschen Vereinigungen für internationales Seerecht.

Autran, Code international de l'abordage maritime, 1. ed. 1890.

Borchardt, Die Handelsgesetze des Erdballs, 3. Aufl.

Boyens-Lewis, Das deutsche Seerecht, Bd. I u. II, 1897 u. 1901.

Boyens, Besprechung von Pappenheim: Handbuch des Seerechts, in GZ. Bd. 61 S. 251 ff.

Boyens, Comité maritime international, in GZ. Bd. 48 S. 172 ff., Bd. 51 S. 128 ff., Bd. 54 S. 1 ff.

Brodmann, Die Seegesetzgebung des deutschen Reichs, 2. Aufl. Neudruck 1906.

Brüssel. Conf., Conférence internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1905, 1909, 1910; Procès-Verbaux des Séances, herausgegeben in drei Bänden: 1. (1. u. 2. Conf. 1905), 2. (3. Conf. 1909), 3. (4. Conf. 1910) vom Deutschen Verein für internationales Seerecht.

Burchard, Bergung und Hülfeleistung in Seenoth, 1897.

Busch, Der Einfluß der Menschlichkeit auf das Recht, Göttinger Dissertation 1891.

Carver, A treatise on the law relating to the Carriage of Goods by Sea, 5.th ed. 1909.

Comité Bullet. Nr., Comité maritime international, Bulletin Nr. 1 (Bruxelles) und folgende.

Cosack, Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts, Bd. I, 5. Aufl. 1910.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, 7. Aufl. 1910.

Delius, Die Beamtenhaftpflichtgesetze des Reichs und der Bundesstaaten, 1909 mit Nachtrag 1910.

Dernburg, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reiches und Preußens, Bd. II 1. Abt., 4. Aufl. 1909.

DJZ., Deutsche Juristen-Zeitung, 1896 ff.

28. Dtsch. Jur. Tgs., Verhandlungen des 28. Deutschen Juristentages, 1905/07.
D. V. f. I. Seerecht, Berichte des Deutschen Vereins für internationales Seerecht.
Droit maritime, Le Droit Maritime, 1910 ff.
Drucks. d. Reichstgs., Drucksachen des Reichstags.
Eichholz, Ueber die Haftung des Reichsfiskus für Verschulden der Kanallotsen des Kaiser-Wilhelm-Kanals bei Schiffskollisionen und das Verhältnis dieser Haftung zu der des Kanallotsen, in HGZ. 09 H. Nr. 117.
Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, 1880.
Ehrenreich, Oesterreichische Gesetzeskunde, Bd. I: Das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch für das Kaisertum Oesterreich, 1911.
Entw. eines HGB. f. d. Preuß. Staat., Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die Preußischen Staaten nebst Motiven, 1857.
EOS., Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs, 1879 ff.
Franck, L., L'unification du droit maritime et la Conférence diplomatique de Bruxelles, in Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparé (Clunet) Bd. XXXIV S. 273.
Frank, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, 5.—7. Aufl. 1908.
Gaupp-Stein, Die Civilprozeßordnung für das Deutsche Reich, Bd. I, 10. Aufl. 1911, Bd. II 8/9. Aufl. 1908.
Gautier, Des clauses d'irresponsabilité en matière de transport maritime, 1910.
Gierke, Deutsches Privatrecht, Bd. II, 1905.
Goetsch, Das Reichsgesetz über das Auswanderungswesen v. 9. Juni 1897 und Ausführungsverordnungen, 1. Aufl. 1898.
Haeckel, Schadensersatzpflicht des Reeders beim Zusammenstoß von Schiffen, in GZ. Bd. 52 S. 171 ff.
Haeckel, Schadensersatz des Reeders beim Zusammenstoß von Schiffen und Art. 7 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch, in GZ. Bd. 54 S. 44 ff.
Hahn, Die gesamten Materialien zur Civilprozeßordnung und dem Einführungsgesetz zu derselben vom 30. Januar 1877.
Hansa, Deutsche nautische Zeitschrift.
HGZ., Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptblatt.
Hatschek, Englisches Staatsrecht, Bd. I, 1905.
Heilfron, Deutsche Rechtsgeschichte, 7. Aufl. 1908.

Hennebicq, L'assistence et l'abordage en loi international, in Droit maritime 1911 S. 110 ff.
Hennebicq, Principes de droit maritime comparé, 1904 ff.
Hertz, Die Haftung des Reichs für ein Verschulden der Besatzung von Kriegsschiffen, bei Gruchot Bd. 55 S. 39 ff.
Heuer, Ueber die Haftung des Reichsfiskus für Verschulden der Kanallotsen des Kaiser Wilhelm-Kanals bei Schiffskollisionen und das Verhältnis dieser Haftung zu der des Kanallotsen, in HGZ. 09 H Nr. 111.
Hindenburg, De la faute en matière d'abordage et de la responsabilité des propriétaires de navires (Comité maritime international).
Jacobs, Le droit maritime Belge. Commentaire de la loi du 21 août 1879, Bd. I u. II, 1889/1891.
Inhulsen, Die Schadensersatzansprüche der Ladungseigentümer im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen durch Schuld beider Schiffe, in Holdheims Monatsschrift für Handelsrecht und Bankwesen Bd. 20 S. 16 ff.
Inhulsen, Die Schadensersatzansprüche des schuldfreien getauten Schiffs in Folge eines Zusammenstoßes durch Schuld des Schleppers und des dritten Schiffs, in Holdheims Monatsschrift für Handelsrecht und Bankwesen Bd. 20 S. 180 ff.
Junge, Schiffskollisionen auf See, 3. Aufl. 1900.
JW., Juristische Wochenschrift, 1873 ff.
Kletke, Die Strandungsordnung v. 17. Mai 1874, 2. Aufl. 1876.
Knitschky-Rudorff, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches, 3. Aufl. 1902.
Kohler, Ein Fall der Menschenhilfe im Privatrecht, im Archiv für bürgerliches Recht Bd. 36 S. 1 ff.
Kohler, Ueber die Interpretation von Gesetzen, in Grünhuts Z. für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart Bd. 13 S. 1 ff.
Kröner, Die Beamtenhaftpflicht im Reiche und in den Bundesstaaten, 1911.
Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 4. Aufl. 1901.
Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts, 2. Aufl. 1912.
Leipz. Z., Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht, 1907 ff.
Lyon-Caen et Renault, Traités de Droit Commercial, Bd. I—VI 4. ed., 1889—1912.
Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar; herausgeg. von Loewe, Bd. II, 12. Aufl. 1900.
Marcadé, Explication du code Napoléon, 1859.

Marcadé, Explication du titre XX liv. III du code Napoléon „de la prescription", 1854.
Marsden. A treatise on the law of Collisions at Sea, 6th ed. 1910.
Mayer, O., Deutsches Verwaltungsrecht, Bd. II, 1896.
Matsunami, Collision Warship v. Merchant Vessel, 1900.
Meili u. Mamelok. Das internationale Privat- und Zivilprozeßrecht auf Grund der Haager Konventionen, 1911.
Mittelstein. Deutsches Binnenschiffahrtsrecht, 1903.
Mittelstein, Der Entwurf des Seenotgesetzes, in DJZ. 1912 S. 603 ff.
Mot. z. BGB., Motive zu dem Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich.
Mugdan, Mugdan u. Falkmann, Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts.
Neumann, Jahrbuch des Deutschen Rechts, 1904 ff.
North, Die Nothilfepflicht im deutschen Strafrecht. Tübinger Dissertation 1906.
Oertmann, Das Recht der Schuldverhältnisse. Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 3. Aufl. 1910.
Pappenheim, Handbuch des Seerechts, 1906.
Pappenheim, Besprechung von Burchard: Bergung und Hülfeleistung in Seenoth, in GZ. Bd. 47 S. 152 ff.
Pappenheim, Besprechung von Gütschow: Die Beseitigung der Haftung des Rheders für Collisionsschäden, in Krit. Vierteljahrsschrift Bd. 44 S. 180 ff.
Pappenheim, Das Seerecht in den Entwürfen eines Handelsgesetzbuches und eines Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche, in GZ. Bd. 46 S. 255 ff.
Pappenheim, Die Revisionsbedürftigkeit des deutschen Seehandelsrechts, 1901.
Pappenheim, Seerechtsstudien, I. Die Haftung des Staats aus der Verwendung von Seeschiffen im öffentlichen Dienste nach Art. 7 EGHGB., in Leipz. Z. Bd. 4 S. 417 ff.
Pappenheim, Ueber den Begriff der Schiffsbesatzung im deutschen Privatseerecht, bei Gruchot Bd. 43 S. 342 ff.
Pappenheim, Zur Frage der Haftung des Reichs für das Verschulden der Besatzung von Kriegsschiffen, bei Gruchot Bd. 56 S. 19 ff.
Parssons, A treatise on the law of shipping and the law and practice of admiralty, Bd. I u. II, 1869.
Perels, F., Das internationale öffentliche Seerecht, 2. Aufl. 1903.
Perels, L., Die Seestraßenordnung, 1908.

Planck, Das Bürgerliche Gesetzbuch nebst Einführungsgesetz, Bd. II, 3. Aufl. 1907.

Pollock, The law of torts: A treatise on the principals on obligations arising from civil wrongs in the common law to which is added the draft of a code of civil wrongs prepared for the government of India, 7th ed. 1904.

Prien, Der Zusammenstoß von Schiffen, 1896.

Prot., Lutz, Protokolle der Commission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, 1858—1861.

Raikes, De la faute commune en matière d'abordage. Droit comparé, in Revue Bd. XI S. 537 ff., Bd. XII S. 229 ff.

Reichel, Die Schuldmitübernahme. (Kumulative Schuldübernahme), in Fischers Abhandlungen zum Privatrecht und Zivilprozeßrecht Bd. 19, 1909.

RG., Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

RGR. Komm., BGB. Kommentar von Reichsgerichtsräten, 1910.

Repertoire, Droit Maritime.

Revue, Revue internationale du droit maritime (Autran), 1885 ff.

Ritter, Denkschrift zu den Entwürfen des Comité Maritime International von Verträgen über Ansegelung und Hilfeleistung in Seenot, 1903 (Deutscher Verein für Internationales Seerecht).

Rolin, L'abordage. Étude d'histoire du droit et du droit comparé, 1890.

Salman, Haftung für Beamte in Preußen und im Reich, 1911.

Schaps, Das deutsche Seerecht, 1906.

Schreckenthal, Das Oesterreichische Oeffentliche und Privat-Seerecht, 1906.

Segers, Rapport fait au nom de la commission de la chambre des Représentants sur le projet de loi portant approbation des conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistence et de sauvetage maritimes à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi-que du Protocole de signature annexé aux dites conventions, in Droit maritime 1911 S. 571 ff.

Seuffert, Kommentar zur Zivilprozeßordnung, Bd. I, 11. Aufl. 1910.

Seuff. Arch., Seuffert's Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten, 1847 ff.

Sieveking, Alf., Das deutsche Seerecht, 1907.

Sieveking, G., Das deutsche Seeversicherungsrecht, 1912.

Smeesters, De la responsabilité solidaire en cas d'abordage, in Droit maritime 1911 S. 521 ff.

Spencer, A treatise on the law of marine collisions, 1895.

v. Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche und dem Einführungsgesetze, Bd. II 1 u. 2, 5/6. Aufl. 1910.
Stenglein, Kommentar zu den Strafrechtlichen Nebengesetzen des Deutschen Reichs, Bd. I, 4. Aufl. 1911.
Stoerk, Schiffahrt, in Stengels Wörterbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, Erg. Bd. III, S. 190 ff., 1897.
Struckmann u. Koch, Civilprozeßordnung für das Deutsche Reich, 9. Aufl. 1910.
Tacken, Der Ausgleichungsanspruch des Mitbürgen nach dem Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs, 1907.
de Valroger, Droit maritime, Bd. I—V, 1883—1886.
Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages, Teil I und II, 1905/09.

Einleitung.

§ 1.

Am 23. September 1910 sind in Brüssel zwei internationale Uebereinkommen über das Seerecht abgeschlossen worden, nämlich

1. Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen,
2. Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot.

Den einheitlichen internationalen Rechtsnormen auf den Gebieten des Post- und Eisenbahnfrachtverkehrs, sowie des Schutzes geistigen Eigentums sind damit einheitliche internationale Regeln auch auf dem Gebiet des Seerechts angereiht. Nirgends war das Bedürfnis nach einer Vereinheitlichung des Rechts größer als im Seeverkehr der Nationen untereinander. Der internationale Charakter des Seeverkehrs ist gewachsen mit der Größe der Schiffe, der Ausdehnung des Fracht- und Passagierverkehrs. Man denke nur an einen modernen Handelsdampfer: eine Unzahl von Interessenten der verschiedensten Länder sind hier mit dem Schiff und durch das Schiff wiederum miteinander verbunden. Das Schiff mag deutsch sein, die Ladung Norwegern, Schweden, Russen gehören; die Passagiere werden aus aller Herren Länder kommen. Die rasche Uebertragbarkeit der Konnossemente bedingt einen steten Wechsel der Ladungsinteressenten. Dazu treten die Versicherer und Rückversicherer der verschiedensten Länder. Die Widersprüche der Gesetzgebungen in den einzelnen Staaten und damit die Klagen der an der Schiffahrt beteiligten Kreise zeigten sich am stärksten bei Zusammenstößen von Schiffen auf See und bei Bergung und Hilfsleistung. Entstehung und Inhalt von Ersatzansprüchen hing hier bisher vom Zufall oder von der Ausnutzung der Notlage ab; bei Bergung oder Hilfsleistung hatte der Reeder es ganz in seiner Hand, das gerettete Schiff dorthin zu schleppen, wo er auf Anwendung des für ihn vorteilhaftesten Rechts rechnen konnte. Die Regeln des internationalen Privatrechts vermochten keine Abhilfe zu bringen, da es an einer einheitlichen Anwendung dieser Regeln fehlte[1]). Die

[1]) Ritter, S. 15.

beiden Brüsseler Uebereinkommen von 1910 haben nunmehr Wandel geschaffen; zwar sind nicht alle Wünsche der beteiligten Interessenten in Erfüllung gegangen, aber die Rechtsunsicherheit und die daraus resultierende Unbilligkeit für die Parteien ist doch auf wenige, zum guten Teil unbedeutende Punkte beschränkt worden.

25 Seestaaten — Deutschland, Argentinien, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Chile, Cuba, Dänemark, Spanien, die Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Japan, Mexiko, Nicaragua, Norwegen, die Niederlande, Portugal, Rumänien, Rußland, Schweden und Uruguay haben am 23. September in Brüssel ihre Unterschrift gegeben; es bedarf jetzt nur noch der Ratifizierung. Im Interesse einer möglichst alle Länder der Erde umfassenden Rechtseinheit hat man den Nichtsignatarmächten in Art. 15 bezw. 17 der Uebereinkommen das Recht zum nachträglichen Beitritt ausdrücklich eingeräumt [1]). Der Beitritt kann jedoch, damit die einheitliche Kraft der Uebereinkommen nicht leidet, nur im ganzen erfolgen. Will ein Nichtsignatarstaat nur einige der Bestimmungen annehmen, so steht es ihm frei, mit den für ihn in Betracht kommenden Staaten durch einen besonderen Vertrag eine einschränkende Klausel zu vereinbaren [2]).

Der durch die Artt. 15 bezw. 17 geschaffenen Möglichkeit größter Ausdehnung der Uebereinkommen als Vertragsregeln zwischen den einzelnen Staaten steht ihre sich eben aus der Vertragsnatur ergebende beschränkte Bedeutung für die Schaffung eines wirklichen Weltrechts gegenüber. Die Uebereinkommen sind nichts anderes als internationale Verträge. Als solche können sie nach den allgemeinen Vertragsregeln lediglich den Zweck haben, die Rechtsverhältnisse zwischen den Vertragsstaaten zu regeln, sind sie anwendbar nur bei Streitigkeiten zwischen Angehörigen fremder Staaten, vorausgesetzt, daß diese zu den Vertragsstaaten gehören. Die in Brüssel von den deutschen Delegierten vertretene Ansicht, die Uebereinkommen seien auch dann schon in jedem Vertragsstaat zwingend, wenn nur eine der interessierten Parteien zu einem Vertragsstaat gehöre [3]), ist mit Recht einstimmig abgelehnt worden, da sie den Vertragsgrundsätzen widerspricht. Die Anwendung von Vertragsregeln setzt einmal Gegenseitigkeit voraus, muß infolgedessen fallen, wenn es

---

[1]) Näheres über die diplomatische Form des Beitritts in den Artt. 15 bezw. 17.

[2]) 2. Brüssel. Conf. S. 112.

[3]) 2. Brüssel. Conf. S. 84; für diese erweiterte Anwendung insbes. auch Holland und die Ver. Staaten von Amerika. Comité Bullet. Nr. 10 S. 45 46.

sich um Streitigkeiten zwischen Angehörigen eines Vertragsstaats mit denen eines Nichtvertragsstaats dreht. Die Gegenseitigkeit ist schon deshalb erforderlich, weil beide Uebereinkommen nicht nur Rechte gewähren, sondern in der Verpflichtung zur Hilfsleistung auch Pflichten geschaffen haben, die durch Strafen sanktioniert sind. Auf der andern Seite ist die Anwendung von Vertragsregeln auch dann ausgeschlossen, wenn lediglich Angehörige eines und desselben Vertragsstaates interessiert sind, weil jedem Staatsbürger ein Anspruch auf Behandlung der Gesetzgebung seines Landes zusteht.

Es ist nicht zu leugnen, daß der durch die beiden Brüsseler Uebereinkommen für die Vereinheitlichung des Seerechts erzielte Fortschritt ganz wesentlich an Bedeutung einbüßen würde, wenn man bei der durch die Vertragsnatur gegebenen Einschränkung stehen bleiben wollte. Alle in Brüssel vertretenen Staaten waren sich darin einig, daß durch eine Umarbeitung der inneren Gesetzgebung jedes Landes die Anwendung der neuen Bestimmungen verallgemeinert werden müsse [1]). Da jedoch zur Schaffung eines gleichförmigen Weltgesetzes aus Gründen staatsrechtlicher Natur ein internationaler Vertrag nicht ausreicht, vielmehr in den meisten Ländern, so z. B. in England, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich [2]) ein besonderes Landesgesetz nötig ist, so muß der letzte Schritt zur Vereinheitlichung des Rechts der Initiative der Einzelstaaten überlassen bleiben. Die ursprünglich in dem Schlußprotokoll der Uebereinkommen den Staaten auferlegte Verpflichtung [3]), ihre innerstaatliche Gesetzgebung den neuen Bestimmungen anzupassen, ist darum nachher fallen gelassen; man konnte sich in einem Vertrag eben nicht verpflichten, Gesetze über Rechtsverhältnisse zu schaffen, welche durch den Vertrag selbst nicht vorgesehen waren oder überhaupt nicht vorgesehen werden konnten. Auch eine später vorgeschlagene, mildere Form — man wollte nur den Wunsch auf baldige Abänderung der innerstaatlichen Gesetzgebung aussprechen [4]) — ist in das definitive Schlußprotokoll nicht mit aufgenommen. Damit hat man gleichzeitig darauf verzichtet, für die Realisierung

[1]) 1. Brüssel. Conf. S. 14.

[2]) Eine Ausnahmestellung nehmen die Vereinigten Staaten von Amerika ein; um die Bestimmungen der Uebereinkommen für alle Unionstaaten zum bindenden Gesetz zu machen, genügt, ebenso wie zum Inkrafttreten des Vertrages, die Intervention von Senat und Präsident. Comité Bullet. Nr. 10 S. 48, 1. Brüssel. Conf. S. 29.

[3]) Les gouvernements s' engagent à prendre les mesures nécessaires. 1. Brüssel. Conf. S. 43, 45, 46.

[4]) 2. Brüssel. Conf. S. 114.

der neu vorzunehmenden Gesetzesänderungen einen festen Zeitraum zu bestimmen [1]). Jeglicher Zwang für die Signatarmächte sollte vermieden werden. Die Staaten, denen die neuen Regeln gut genug als Vertragsgrundsätze sind, werden nicht zögern, sie auch in ihre Landesgesetze aufzunehmen. Sie werden die erforderlichen Schritte um so eher und rascher tun, als eine verschiedene Regelung, je nachdem, ob nur Inländer oder auch ausländische Angehörige eines Vertragsstaats beteiligt sind, häufig zu unliebsamen Resultaten führen wird. Mit den Aenderungen der Landesgesetzgebung wird auch der von verschiedenen Staaten gemachte Vorbehalt für die Kolonien [2]) hinfällig werden, soweit diese Kolonien nicht ausnahmsweise, wie z. B. Canada, Indien sich eigener legislativer Rechte erfreuen (vgl. Schutzgebietsges. § 3).

In diesen Bestrebungen auf Schaffung eines wirklichen Weltrechts durch Aufnahme der Bestimmungen der Uebereinkommen in die eigene Gesetzgebung ist Belgien vorangegangen; ein entsprechendes Gesetz ist dort bereits am 12. August 1911 erlassen [3]). Gleiche Schritte sind in England zur Abänderung der Merchant shipping act, ferner in Rußland, Rumänien, Griechenland unternommen [4]). Dem deutschen Reichstag ist am 30. April 1912 ein Gesetzentwurf über den Zusammenstoß von Schiffen sowie über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot zugegangen [5]), dessen Bestimmungen das internationale Seerecht in Uebereinstimmung mit dem inländischen bringen wollen und an die Stelle der entsprechenden Paragraphen des Handelsgesetzbuchs treten werden.

Die nahe bevorstehende Aenderung des Handelsgesetzbuchs rechtfertigt es in ganz besonderem Maß, das Verhältnis der Uebereinkommen zum bisher geltenden deutschen Recht zu betrachten. Es soll hierbei jedoch nicht der Text des neuen Gesetzentwurfs, sondern der Text der Uebereinkommen zu Grunde gelegt werden, weil international bindend nur der letztere Text ist.

Mit der Behandlung der neuen Bestimmungen vom Standpunkt des deutschen Rechts muß eine Würdigung ihrer internationalen Bedeutung notwendig Hand in Hand gehen. Beide Uebereinkommen enthalten eine Reihe von Rechtssätzen, deren Bedeutung für das deutsche Recht erst durch eine Betrachtung der fremden Rechte klar wird. Daraus ergibt sich

---

[1]) Vgl. die Vorschläge Clunets auf der Hamb. Versammlung 1902. Comité Bullet. Nr. 10 S. 48.

[2]) Schlußprotokoll zu den Uebereinkommen. 4. Brüssel. Conf. S. 105.

[3]) Droit Maritime 1911 S. 340 ff., 431 ff., 571 ff., 753 ff.

[4]) Droit Maritime 1912 S. 298, Bericht L. Francks.

[5]) Drucks. d. Reichstg. 12. Leg. Per. 2. Sess. 1911. Nr. 388.

von selbst für die vorliegende Arbeit folgende Teilung: es sind zuerst die bisher in Geltung gewesenen Theorien zu entwickeln; daran hat sich die ihnen bei Ausarbeitung der Uebereinkommen zuteil gewordene Kritik anzuschließen; es ist der in den Uebereinkommen vertretene Standtpunkt darzustellen und schließlich im besonderen auf das Verhältnis zum deutschen Recht einzugehen.

So weit wie möglich sind die einzelnen Punkte in den Uebereinkommen klar und lückenlos entschieden. Man ließ sich von dem Grundsatz leiten: lieber Beschränkung auf Weniges, statt Vieles schlecht zu sagen. Dennoch sind begreiflicherweise Lücken geblieben, die nunmehr ausgefüllt werden müssen im Wege der Auslegung. So reiht sich von selbst an die allgemeine Darstellung und Erklärung der einzelnen Artikel die Behandlung der noch verbliebenen Zweifel, auch hier natürlich unter Berücksichtigung des alten Rechts.

Der internationale Charakter der Uebereinkommen verlangt in manchen Punkten von der üblichen Auslegungsmethode abweichende Wege und Ziele. Einer kurzen Zusammenstellung der leitenden Gesichtspunkte muß jedoch ein Ueberblick über die Geschichte der Uebereinkommen vorangehen. Er erschließt erst das für die Auslegung erforderliche Material und bietet zugleich eine Würdigung der Materialien für die Auslegung.

§ 2.

Die Bestrebungen zur Vereinheitlichung der Normen des Seerechts beginnen mit dem Jahre 1856. Die internationalen Abmachungen der Folgezeit haben sich aber zumeist, wie schon die Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 nur dem öffentlichen Seerecht zugewandt. Auf dem Gebiet des Privatrechts sind bis heute als einziges Beispiel die York-Antwerp-Rules aus den Jahren 1877, 1890 und 1903 zu erwähnen; sie bilden eine auf privatem Wege durch übereinstimmenden Beschluß der an der Schiffahrt beteiligten Kreise zustande gekommene Reihe von Vertragsgrundsätzen und können insofern dem internationalen Eisenbahnfrachtrecht an die Seite gestellt werden. In ähnlicher Weise konnte man bei der Schaffung eines einheitlichen Rechts für den Zusammenstoß von Schiffen und für Bergung und Hilfsleistung nicht vorgehen. Hier handelte es sich um außerkontraktliche Verhältnisse; für Bestimmungen solcher Art, die im innerstaatlichen Recht nur im Wege der Gesetzgebung getroffen werden können, bleibt international die einzige Möglichkeit der Abschluß von Staatsverträgen.

Wieviel Schwierigkeiten sich dadurch für die Herstellung einheitlicher Rechtsnormen erheben, zeigen die verfehlten Einheitsbestrebungen auf den Kongressen zu Antwerpen 1885 und Brüssel 1888. Von diesen beiden belgischen Kongressen gingen die ersten [1]) Anfänge eines internationalen Privatseerechts aus. Sie scheiterten, weil man das Ziel zu weit gesteckt hatte. Statt sich auf wenige, fest bestimmte Themata zu beschränken, hatte man im ersten Uebereifer geglaubt, das ganze Gebiet des Seerechts einheitlich ordnen zu können, in Antwerpen durch Regelung der internationalen Kollissionsnormen [2]), in Brüssel durch Regelung der Zivilrechtsnormen selbst. Noch ein weiteres Moment mußte zum Mißglücken dieser sonst so beachtenswerten Versuche führen. Die Kongresse hatten es unterlassen, ein ständiges Organ hinter sich zu lassen, das in der Lage gewesen wäre, die getroffenen Entscheidungen nun auch zu realisieren. So blieben nur interessante Probleme, positiv erreicht wurde nichts. Ebenso erging es der International Law Association, die in den folgenden Jahren sich vergebens bemühte, die Arbeiten des Antwerpener und Brüsseler Kongresses zu Ende zu führen [3]).

Wie im Jahre 1885, so war es auch im Jahre 1896 Belgien, das das große Werk der Einigung des Seerechts wieder aufnahm. In Belgien zeigte der umfangreiche Durchgangsverkehr tagtäglich die sich aus den Verschiedenheiten der Rechte ergebenden Unbilligkeiten. Der unbedeutende eigene Reedereibetrieb bewahrte vor Parteilichkeit und allzu hartnäckigem Eintreten für die Landesgesetzgebung. Aus den Mißerfolgen der letzten zehn Jahre, insbesondere der beiden belgischen Kongresse hatte man gelernt. Die derzeit begangenen Fehler wurden vermieden. 1896 wurde in Brüssel auf Anregung von Staatsminister Beernaert, L. Franck und Ch. Le Jeune das Comité Maritime International gegründet. Es sollte ein von den internationalen Conferenzen unabhängiges, ständiges Organ und zugleich Mittelpunkt für die in Aussicht genommenen nationalen Vereinigungen sein. Das Bestreben der drei genannten Männer ging dahin, in jedem Lande eine solche nationale Vereinigung ins Leben zu rufen, der es zufiel, die Interessen des eigenen Landes voll zu vertreten [4]). Auf dies Moment legte man besonderen Wert, da man klar erkannt hatte, daß ein internationales Recht nur unter weitestgehender Berücksichtigung der in den Einzel-

[1]) Segers S. 572.

[2]) Franck in Journal du droit intern. (Clunet) Bd. XXXIV S. 276; vgl. dazu Ritter S. 16.

[3]) Hennebicq in Droit Maritime 1911 S. 111.

[4]) Comité Bullet. Nr. 1 S. 72.

staaten herrschenden Systeme geschaffen werden könne. Um jeden rein theoretischen Charakter in den neu zu regelnden Materien so weit wie möglich auszuschließen, sorgte man sowohl bei dem Hauptorgan, wie auch bei den Landesassoziationen für eine rege Beteiligung der Reeder und Versicherer neben juristisch vorgebildeten Mitgliedern[1]). Die erste derartige nationale Vereinigung wurde 1897 in Belgien gegründet; ihr folgten solche in den meisten andern Seestaaten. Zur Realisierung der in den Hauptversammlungen gefaßten Beschlüsse sollte von dem ständigen Organ des Comité maritime international die Einberufung diplomatischer Conferenzen veranlaßt werden. — Sachlich beschränkte man sich auf die heute in den beiden Uebereinkommen festgelegten Materien des Zusammenstoßes von Schiffen sowie der Bergung und Hilfsleistung.

Die für das Zustandekommen der Uebereinkommen in Betracht zu ziehenden Arbeiten gliedern sich in die Arbeiten der privaten Vereinigung des Comité maritime international und die der diplomatischen Conferenzen.

Man begann damit, im Bureau des Comité maritime international eine Reihe festumgrenzter Fragen auszuarbeiten, die sodann den einzelnen nationalen Vereinigungen unterbreitet wurden. Aufgabe dieser Vereinigungen war es, die Fragen unter Anlehnung an die Landesgesetze und mit Rücksichtnahme auf die öffentliche Meinung einer gründlichen Erörterung zu unterziehen, insbes. die Gründe für und wider zu erwägen. Die von den Assozitationen über ihre Beratungen und Beschlüsse abgefaßten Berichte dienten zur Vorbereitung der alljährlich abzuhaltenden Hauptversammlungen. Die Berichte wurden von den einzelnen Ländern gegenseitig ausgetauscht, und ihnen ist es in erster Linie zuzuschreiben, daß sich die Ansichten verhältnismäßig rasch klärten und der eine hier, der andere dort bereits vor den Plenarversammlungen auf ein Recht verzichtete.

Internationale Conferenzen aller in dem Comité maritime international vereinigten Länder fanden statt 1897 in Brüssel, 1898 in Antwerpen, 1899 in London, 1900 in Paris und 1902 in Hamburg. Hier wurde regelmäßig eine zusammenfassende Uebersicht über das gegeben, was man in den nationalen Vereinigungen erreicht hatte, und hier wurden die definitiven Beschlüsse gefaßt.

Die gesamten Arbeiten und Verhandlungsberichte, welche wir dem Comité maritime international verdanken, stehen für

---

[1]) Franck in Journal du droit intern. (Clunet) Bd. XXXIV S. 276 und Comité Bullet. Nr. 2 S. 6.

die Erklärung und Auslegung der Bestimmungen der Uebereinkommen in gleicher Linie mit den Vorarbeiten und Motiven unserer deutschen Gesetze. Sie geben vortrefflichen Aufschluß über die Gründe, welche zu den in den Uebereinkommen niedergelegten Rechtsprinzipien geführt haben. Ihr Wert besteht außerdem darin, daß sie auf manche Frage, die in den Uebereinkommen schließlich übergangen wurde, da man später in Brüssel den Kreis der behandelten Fragen wesentlich enger zog als im Comité maritime international, neues Licht geworfen haben. Man darf jedoch bei der Würdigung dieser Arbeiten nie ihren Charakter als Vorarbeiten aus dem Auge verlieren. Als solche sind sie eben überholt durch die nachfolgenden Arbeiten der diplomatischen Conferenzen.

Vier derartige Conferenzen haben in Brüssel in der Zeit vom Februar 1905 bis September 1910 stattgefunden [1]). Die Zahl der beteiligten Staaten ist von 13 im Jahre 1905 bis auf 25 im Jahre 1910 gestiegen. Aehnlich wie beim Comité maritime international ist auch hier die Hauptarbeit nicht von den Plenarversammlungen, sondern von den Kommissionen und Subkommissionen geleistet worden. Einer ersten Lesung im Plenum unter dem Präsidium des belgischen Staatsministers Beernaert folgte die gründliche Bearbeitung der einzelnen Artikel in der Kommission unter Leitung des belgischen bevollmächtigten Ministers Capelle. Fragen lediglich redaktioneller Art wurden wiederum einer Subkommission überwiesen, an deren Spitze Lyon-Caen stand. Die weiteren Lesungen im Plenum ebenso wie die endgültigen Beschlüsse standen fast ganz unter dem Einfluß der von L. Franck entworfenen und vorgetragenen Kommissionsberichte. Sie bilden das wertvollste Material für das Verständnis der Uebereinkommen. Im übrigen könnte man die Arbeiten der diplomatischen Verhandlungen mit den Protokollen unserer deutschen Gesetze vergleichen.

§ 3.

Bei der folgenden Uebersicht über die Prinzipien, welche für die Auslegung der Uebereinkommen mit Rücksicht auf ihren internationalen Charakter maßgebend sein müssen, ist zunächst rein sprachlich darauf hinzuweisen, daß die Uebereinkommen in französicher Sprache abgefaßt sind und deshalb lediglich der französische Text authentisch ist. Bei Differenzen zwischen dem deutschen und französischen Wortlaut gibt der letztere den Ausschlag.

---

[1]) 1.) 21.—25. Februar 1905; 2.) 16.—20. Oktober 1905; 3.) 28. Sept. bis 8. Oktober 1909; 4.) 12.—27. Sept. 1910.

Wichtiger als die grammatische ist die logische Interpretation [1]). Wege und Ziele werden hier bestimmt durch zwei Sätze:

1. die Uebereinkommen sind international;
2. sie regeln nur gewisse Einzelmaterien.

Die beiden Uebereinkommen sind international, d. h. sie sind nicht im Zusammenhang mit den in den einzelnen Staaten geschaffenen Landesgesetzen zur Entstehung gelangt, sondern stehen auf eigenen Füßen. Alles kommt darauf an, ein einheitliches Recht nun auch, soweit wie möglich, im einheitlichen Sinn zu interpretieren. Die juristischen Ausdrücke sind daher nicht nach Maßgabe des geltenden deutschen Rechts festzustellen. Wollte man anders vorgehen, so würde man den Wert der Uebereinkommen illusorisch machen und das internationale Recht wieder zum nationalen degradieren. Außerdem würde man sich in Widerspruch zum vertraglichen Charakter des neuen Rechts setzen. Die Vertragsstaaten stehen sich gleichberechtigt gegenüber. Den Rechten und Pflichten auf der einen Seite entsprechen solche auf der andern Seite.

Eine einheitliche Auslegung ist nur dadurch im weitestgehenden Maße zu erreichen, daß man den Materialien eine bevorzugte Stellung zukommen läßt, wie sie ihnen bei Auslegung nationaler Gesetze nicht eingeräumt wird. Es fehlen zwar in den Materialien erklärende Schlußprotokolle, durch welche die von den Uebereinkommen verwendeten Ausdrücke erläutert oder strittige Punkte klargestellt wären, die Kommissionsberichte L. Francks geben jedoch vollen Ersatz. Durch ihr Schweigen haben sich sämtliche Vertragsstaaten mit der betr. Interpretation einverstanden erklärt, sollte auch der Sinn in dem Wortlaut selbst nicht ganz enthalten sein. Weiter wäre hervorzuheben, daß die Kommissionsberichte im Zusammenhang abgefaßt, infolgedessen frei von Unklarheiten sind, wie sie sich bei fremdsprachlichen Vertretern in den Verhandlungen selbst kaum vermeiden lassen. Daneben behalten die Verhandlungen des Comité maritime international Bedeutung und müssen teilweise herangezogen werden, einmal um des

---

[1]) Die Literatur für diese Materie ist sehr dürftig. Alle älteren Werke, insbes. auch der Aufsatz Kohlers in Grünbuts Ztschr. f. d. Priv. u. öff. Recht d. Gegenw. Bd. 13 S. 1. ff. sind für die vorliegende Arbeit unbrauchbar, da sie die Frage nur vom innerstaatlichen Recht aus betrachten. Einige neuere Schriftsteller, unter ihnen Appert: De l' interprétation des traités diplomatiques au cours d' un procès im Journal du droit intern. (Clunet) Bd. XXVI S. 433 ff. befassen sich lediglich mit der Frage, wer bei internationalen Verträgen auszulegen berechtigt ist, nicht wie auszulegen ist. So konnten nur die von Meili und Mamelok in ihren: Das internationale Privat- und Zivilprozessrecht, 1911 entwickelten Grundsätze herangezogen werden.

historischen Interesses willen, dann aber auch, um wichtige, im Schlußentwurf des Comité maritime international, nicht aber in den Uebereinkommen geregelte Fragen zu berühren. Endlich kann auch die Heranziehung fremder Landesrechte für die Auslegung im internationalen Sinn wertvolle Ausbeute bieten. Es genügt hier jedoch die Berücksichtigung der wichtigsten, insbes. der englischen, amerikanischen, österreichischen, französischen und belgischen Rechte. Unter ihnen wird wiederum den beiden letztgenannten bei zweifelhaften Punkten das Hauptgewicht beizumessen sein, da sie in gleicher Sprache wie die Uebereinkommen verfaßt sind. Die Arbeiten des Comité maritime international, vor allem die rechtsvergleichenden Zusammenstellungen der nationalen Assoziationen erleichtern die Benutzung der fremden Landesrechte.

Während so die Mittel der Auslegung im besonderen Maße den Zusatz im Titel „und ihre internationale Bedeutung" rechtfertigen, ist andererseits bei der Auslegung zu beachten, daß die Uebereinkommen nur gewisse Einzelmaterien regeln. Jedes der beiden Uebereinkommen ist zwar ein in sich abgeschlossener Komplex von Normen, der einheitliche Aufbau innerhalb dieses Rahmens hat aber darunter gelitten, daß man sein Augenmerk nur auf die Regelung der im praktischen Leben dringendsten Fälle richtete. Die Aufstellung allgemeiner Prinzipien und Analogieschlüsse dürfen aus diesem Grunde nur mit großer Vorsicht geschehen [1]). Ganz vermeiden lassen sie sich nicht. Denn die Uebereinkommen treten nicht als selbständiges Gesetz auf, sondern als Teil des Handelsgesetzbuchs und sind daher in die dort herrschenden Systeme einzureihen. Das wird sich in voller Klarheit erst nach Einführung der Bestimmungen in die Landesgesetze zeigen. Während Ritter [2]) dafür eintrat, die neuen Grundsätze — ähnlich wie die Seestraßenordnung — als selbständiges „Ganze dem geltenden Recht an die Seite zu stellen", folgt der dem Reichstag vorgelegte deutsche Gesetzentwurf [3]) dem von andern Ländern eingeschlagenen Weg und sieht nur eine Aenderung der bestehenden Paragraphen des Handelsgesetzbuchs vor. Damit werden die Bestimmungen auf der einen Seite aus ihrer Reihenfolge herausgerissen und in den verschiedenen Staaten verschiedenartige Veränderungen erleiden, auf der andern Seite wird dadurch der engste Zusammenhang mit den andern Materien des Seerechts wieder hergestellt. Alle sich erhebenden Zweifel sind in Deutschland nunmehr, soweit wie möglich,

[1]) Meili und Mamelok S. 58.
[2]) Ritter S. 17.
[3]) Ebenso der belgische Gesetzentwurf, vgl. Droit maritime 1911 S. 340 ff.

international einheitlich, zugleich aber unter Berücksichtigung der Systeme des Handelsgesetzbuchs zu lösen.

Von der Auslegung scheiden aus alle die Bestimmungen der Uebereinkommen, die ausdrücklich auf die Landesgesetzgebung verweisen. Hier genügt im Rahmen dieser Arbeit ein kurzer Ueberblick über das geltende Recht; auf Meinungsdifferenzen, welche bezüglich solcher Punkte in Literatur und Rechtsprechung bestehen, braucht grundsätzlich nicht eingegangen zu werden. Nur da darf und muß Stellung genommen werden, wo durch die Regelung der Uebereinkommen auf die betreffende Frage zu Gunsten der einen oder andern Seite neues Licht geworfen ist oder wo der nunmehr internationale Charakter der Vorschriften über den Zusammenstoß von Schiffen und Bergung und Hilfsleistung die Frage aus Zweckmäßigkeitsrücksichten in einer bestimmten Richtung zu lösen befiehlt [1]).

Kapitel I.

§ 4.

Die Scheidung in zwei von einander unabhängige Uebereinkommen bedingt eine getrennte Behandlung der Materien des Zusammenstoßes von Schiffen und der Bergung und Hilfsleistung. Durch den Charakter als Dissertation war der vorliegenden Arbeit ein beschränkter Rahmen gesteckt. Es konnte daher nur der Zusammenstoß von Schiffen einer Erörterung unterzogen werden.

Das Uebereinkommen über den Zusammenstoß von Schiffen enthält in den Artt. 1—17 zunächst Vorschriften über das Anwendungsgebiet der neuen Regeln; den eigentlichen Inhalt des Uebereinkommens bilden sodann Vorschriften über die aus einem Zusammenstoß fließenden Ersatzansprüche; endlich findet man verschiedene Vorschriften, die sich mit der Haftungsbeschränkung des Reeders befassen.

Das Anwendungsgebiet der Vertragsbestimmungen ist von drei Seiten aus zu betrachten, zeitlich, örtlich und sachlich.

---

[1]) Vgl. die Ausführungen zu Art. 11 des Uebereinkommens über den Zusammenstoß von Schiffen.

Was das zeitliche Anwendungsgebiet betrifft, so ist in den Artt. 16 und 17 für das In- und Außerkrafttreten der neuen Rechtssätze folgende Regelung getroffen. In der Zeit vom 23. September 1910 bis 23. September 1911 sollte sich die belgische Regierung mit denjenigen Staaten, welche sich zur Ratifikation bereit erklärt hätten, verständigen und eine Entscheidung darüber herbeiführen, ob und wann das Uebereinkommen in Kraft gesetzt werden sollte (Art. 16 Abs. 2). Innerhalb des vorgeschriebenen Zeitraums von einem Jahr haben sich in der Tat eine Reihe der Signatarmächte, so Deutschland [1]), England, Belgien, Rußland [2]) zur Ratifikation bereit erklärt. Dagegen ist der für das Vorgehen der belgischen Regierung in Aussicht genommene gleiche Termin nicht innegehalten. Gründe für dies zögernde Verhalten sind bisher nicht bekannt geworden. Das Uebereinkommen wäre auch durch die Ratifikation der wenigen oben genannten Staaten nicht aller Wirkung beraubt; vielmehr hätte vielleicht der aus der Anwendung der neuen Vorschriften fließende Nutzen rasch zum Anschluß der übrigen Vertragsstaaten geführt. Immerhin mag für die belgische Regierung entscheidend gewesen sein, daß sich für den internationalen Seeverkehr hochbedeutende Signatarmächte, wie die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Frankreich und Holland bisher zurückgehalten haben. Nun jedoch der erste Termin einmal überschritten und ein späterer Termin noch nicht bestimmt ist, wird das Inkrafttreten vielleicht weiter erheblich hinausgeschoben.

Die Einführung der neuen Bestimmungen als deutsches Landesrecht ist in Art. 5 des Gesetzentwurfs abhängig gemacht von dem Inkrafttreten des Uebereinkommens und damit ebenfalls vorläufig ungewiß. Nicht Bedenken gegen den Inhalt, wohl aber solche bezgl. der Gegenseitigkeit sprachen dafür, das deutsche Gesetz nicht sofort in Kraft treten zu lassen. Grundsätzlich halten alle Staaten an den solidarischen Ansprüchen der Ladung fest. Die vor deutschen Gerichten verklagten ausländischen Reeder sollen nicht den Vorteil des neuen Art. 4 genießen, wenn er nicht auch den im Auslande verklagten deutschen Reedern zu gute kommt. Daneben mag auch die für verhältnismäßig kurze Zeit erforderlich gewordene Umwälzung in den Bedingungen der Seeversicherung ausschlaggebend gewesen sein.

---

[1]) 1. u. 2. Beratung im Reichstag am 24. Mai 1911 (183. Sitzung), definitive Annahme am 31. Mai 1911 (189. Sitzung). In allen drei Beratungen Annahme der ganzen Vorlage ohne Abänderungen, vgl. Verhdl. d. Reichstags, 12. Leg. Per. II. Sess. 1909/11 S. 7108/09, 7358/59.

[2]) Vgl. Bericht L. Francks in Droit maritime 1912 S. 298.

Auf die Bestimmung in Art. 17 über Kündigung des Uebereinkommens braucht nicht eingegangen zu werden; sie verliert jede Bedeutung, sobald die Landesgesetze den Uebereinkommen angepaßt sind.

§ 5.

Während der von dem Comité maritime international ausgearbeitete Entwurf die Fragen des räumlichen Geltungsgebiets dem staatlichen internationalen Privatrecht überließ, erforderte doch die Vertragsnatur des Uebereinkommens auch Bestimmungen in dieser Richtung. Sie behalten zum Teil auch nach Einführung der neuen Vorschriften in die Landesgesetze ihre Bedeutung und bedürfen daher einer kurzen Darstellung.

Auf der einen Seite wird durch Art. 12 das räumliche Anwendungsgebiet der neuen Regeln gegenüber dem Anwendungsgebiet der entsprechenden Paragraphen des Handelsgesetzbuchs beschränkt. Die Anwendung ist nach allgemeinen Vertragsgrundsätzen ausgeschlossen, wenn alle Interessenten, d. h. nicht nur die Schiffe, sondern auch die Ladungsinteressenten, Versicherer usw. demselben Staat wie das angegangene Gericht angehören (Art. 12 Abs. 2 Nr. 2); es fehlt dann an einer Interessenkollision, und weshalb sollte man ohne Grund den bisherigen Rechtszustand ändern? Jedem Staat soll die Freiheit gelassen werden, ob er seine Landesgesetzgebung dem Vertragsrecht anpassen will oder nicht[1]). Dadurch daß Deutschland durch den 1912 eingebrachten Gesetzentwurf die Bestimmungen als Landesgesetz bei sich einführt, wird die gegenüber dem Handelsgesetzbuch beschränkte Anwendung des Uebereinkommens aufgehoben. Es ist in dieser Hinsicht günstig, daß in Deutschland durch das gleichzeitige Inkrafttreten von Vertrag und Gesetz ein Zwischenzustand vermieden wird.

Auf der andern Seite erfahren die Vorschriften des Uebereinkommens eine gegenüber dem Handelsgesetzbuch erweiterte Anwendung. Auch das ist eine unmittelbare Folge ihrer vertraglichen Natur. Das Prinzip der Gegenseitigkeit hätte freilich zur Anwendung in allen den Fällen führen müssen, wo sich Angehörige von Vertragsstaaten als Parteien einander gegenüberstehen. Aus praktischen Gründen konnte man indessen das Prinzip in voller Strenge nicht durchführen. Da die mit dem Schiff verbundenen Interessenten meist mit ihrem Schiff zusammen in einem Prozeß gegen das andere Schiff klagen oder doch indirekt an dem Prozeß

[1]) 3. Brüssel. Conf. S. 75.

zwischen den Schiffen beteiligt sind, hätten sich stets Komplikationen bei Anwendung der verschiedenen Rechte ergeben. Derartige Schwierigkeiten ließen sich nur dadurch vermeiden, daß man sich in Brüssel den französischen Vorschlägen anschloß und in Art. 12 Abs. 1 den Grundsatz aufstellte: die mit dem Schiff verbundenen Interessenten folgen dem Recht ihres Schiffs [1]). Ja man ging noch einen Schritt weiter und bestimmte, daß bei einem Zusammenstoß von mehr als zwei Schiffen die Anwendbarkeit der neuen Vorschriften davon abhänge, daß alle diese Schiffe den Signatarmächten angehören. Voraussetzung in beiden Fällen ist, wie ausdrücklich betont wurde [2]), daß die an dem Zusammenstoß beteiligten Schiffe gesetzmäßig in den betr. Prozeß gezogen sind. Hingegen ist es einflußlos, ob die mit dem Schiff verbundenen Interessenten ihre Rechte in demselben Prozeß wie ihr Transportschiff oder in getrennten Prozessen geltend machen; sie werden stets dem Recht des sie tragenden Schiffs unterworfen. Obgleich die Interessen der Ladungseigentümer in den meisten Fällen viel höher anzuschlagen sind als die der Schiffseigentümer, ließ sich eben um der praktischen Resultate willen ein gleichmäßiger Schutz beider nicht erzielen. Verzichtete man einmal darauf, dann konnte man keine bessere Lösung finden als die französische.

Das so durchbrochene Gegenseitigkeitsprinzip wurde im Verhältnis zu den Nichtvertragsmächten durch eine Bestimmung in Art. 12 (Abs. 2 Nr. 1) wiederhergestellt. Gehören Beteiligte, die an sich zufolge des Grundsatzes von Art. 12 Abs. 1 nach dem Recht des Uebereinkommens behandelt werden müßten, einem solchen Nichtvertragsstaat an, so kann die Anwendung des neuen Rechts von der Voraussetzung der Gegenseitigkeit abhängig gemacht werden.

Andere „durch die Landesgesetzgebung" vorgesehene Fälle, in denen die Vorschriften des Uebereinkommens zur Anwendung zu bringen wären, kommen für Deutschland nicht in Frage. Später, nach Einführung der Vorschriften ins Handelsgesetzbuch, greifen hier die Regeln des internationalen Privatrechts Platz.

Die dargestellte erweiterte Anwendung gegenüber dem heute geltenden deutschen Recht bedeutet nicht eine Aenderung,

---

[1]) Vgl. die Verh. auf der 2. Brüssel. Conf. S. 70. Aehnlichen Schwierigkeiten bei Zusammenstößen auf hoher See geht man in Deutschland dadurch aus dem Wege, daß man statt des sonst zur Anwendung gelangenden Rechts der Flagge die lex fori entscheiden läßt; so das RG. in ständiger Rechtsprechung, zuletzt am 6. Juli 1910, in Leipz. Z. Bd. 4 S. 777.

[2]) 3. Brüssel. Conf. S. 75.

wohl aber eine teilweise Aufhebung der für den Zusammenstoß von Schiffen bisher zu beobachtenden internationalen Privatrechtsvorschriften. An die Stelle der lex fori, des Rechts des vom forum verschiedenen Tatorts und des Rechts der Flagge [1]) treten bei einem Zusammenstoß zwischen Schiffen der Vertragsmächte die Vertragsgrundsätze. Je mehr Staaten dem von Belgien gegebenen Beispiel folgen und die neuen Bestimmungen in die innerstaatliche Gesetzgebung aufnehmen, um so weniger wird die gegenüber dem Handelsgesetzbuch erweiterte Anwendung eine Besonderheit bilden; sie wird sich, sobald das Recht der Flagge und die lex fori mit dem internationalen Vertragsrecht übereinstimmen, auf die Fälle des Rechts des vom forum verschiedenen Tatorts beschränken.

§ 6.

Das sachliche Geltungsgebiet des Uebereinkommens gibt die Ueberschrift an: Zusammenstoß von Schiffen. Auf beide Worte ist in gleicher Weise Gewicht zu legen, beide sind in ihrer Bedeutung für das neue Recht klarzustellen. Es muß sich in erster Linie um Schiffe handeln. Der Begriff des Schiffs ist nach der technischen Seite hin ebenso abzugrenzen wie bisher. Es bedurfte kaum einer besondern Betonung [2]), daß sich das Uebereinkommen nicht auf feste Gegenstände, wie Kais, Hafendämme, Pontons, am Anker festliegende Schwimmdocks, sondern nur auf Beschädigungen von Booten, einerlei welcher Art, bezöge. Der Praxis bleibt es auch künftig überlassen, hier die richtige Grenze zu ziehen [3]). Ob es nach altem oder neuem Recht von Einfluß ist, wenn andere Gegenstände, als Schiffe bei einem Zusammenstoß beteiligt sind, ja vielleicht erst durch sie der Stoß von dem einen Schiff aufs andere übertragen wird, desgleichen, ob und inwieweit der Schaden fester Gegenstände indirekt als Schiffsschaden zu ersetzen ist, sind Fragen, die an dieser Stelle im Zusammenhang mit dem Begriff des Schiffs noch nicht zur Erörterung stehen.

§ 7.

Die juristische Qualifikation der Schiffe im Sinne des Uebereinkommens, ob See- oder Binnenschiff und wie diese

---

[1]) Vgl. Schaps S. 652.

[2]) Bericht L. Francks, 2. Brüssel. Conf. S. 94; ebenso 3. Brüssel. Conf. S. 72; vgl. auch die zuletzt in dieser Richtung ergangenen deutschen Urteile bei Mugdan Bd. 14 S. 389 und in HGZ. 06 Nr. 110.

[3]) Vgl. die allgemeine Definition bei Sieveking, Seer § 3 S. 4; ferner Pappenheim S. 4 ff.; Boyens Lewis Bd. I S 97; Mittelstein Bd. I S. 42; Schaps S. 650.

beiden Begriffe zu fassen sind, ist dem Art. 1 zu entnehmen. Danach ist folgendes hervorzuheben:

1. Als wichtigster Fall des Art. 1 fällt in das Bereich der neuen Vorschriften der Zusammenstoß zwischen Seeschiffen. Während die Fälle der §§ 734 ff. HGB. hiermit erschöpft sind, geht das Uebereinkommen darüber hinaus und umfaßt auch

2. den Zusammenstoß zwischen See- und Binnenschiffen. Ein solches Hinausgehen über den zumeist wie in Deutschland beschränkten Rahmen der seerechtlichen Normen bedeutet natürlich nur für diejenigen Länder eine Rechtsänderung, die ihr Binnenschiffahrtsrecht vom Seerecht abweichend geregelt haben. Dem englischen Recht ist eine solche verschiedene Behandlueg der See- und Binnenschiffe fremd; die Merchant shipping act kennt nur den einen Ausdruck Schiff, den es im sect. 3 auch für Fahrzeuge verwendet, die ausschließlich der Binnenschiffahrt dienen[1]). Anders als in England lassen sich in fast allen anderen Staaten mehr oder weniger einschneidende Differenzen zwischen Seerecht und Binnenschiffahrtsrecht feststellen. Während eine Reihe dieser Länder die Binnenschiffe dem bürgerlichen Recht unterwerfen, wie z. B. Frankreich dem code civil, kennt Deutschland seit 1895 ein besonderes Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt. Trotz der in § 92 des zit. Ges. angeordneten Gleichstellung von See- und Binnenschiffen bei Schiffszusammenstößen, ist diese Gleichstellung dennoch infolge der abweichenden Haftung in den Einzelfällen des § 4 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 tatsächlich nicht vorhanden. Wenn Art. 1 des Uebereinkommens nunmehr neben dem Zusammenstoß von Seeschiffen auch den Zusammenstoß von See- und Binnenschiffen nennt, so bedeutet das für Deutschland in den betr. Fällen eine Aufhebung auch der Haftungsbeschränkungen des § 4 BSG. Art. 10 des Uebereinkommens läßt zwar die Haftungsbeschränkungen der Schiffseigentümer ausdrücklich unberührt und könnte insofern auf das Gegenteil schließen lassen. Einmal aber befaßt sich Art. 10 nur mit der Haftung des Seeschiffseigentümers, denn er verweist auf die Brüsseler Einheitsverhandlungen, die sich darauf beschränken, die Haftungsbeschränkungen für Seeschiffseigentümer international zu ordnen. Ferner und vor allem wäre das Ziel des Uebereinkommens, für alle Beteiligten einer Kollision ein einheitliches Recht zu schaffen, nur halb erreicht, wenn bei einem Zusammenstoß zwischen See- und Binnenschiffen das Binnenschiff nicht in allen rechtlichen

[1]) Borchardt, Großbritannien: Die Grundlagen des Handelsrechts, S. 300.

dem Seeschiff in eine Reihe gestellt, d. h. eben als Seeschiff behandelt würde. Der deutsche Gesetzentwurf von 1912 hat dem dadurch Rechnung getragen, daß er die erwähnte Bestimmung des Art. 1 ins Handelsgesetzbuch (neuer § 739) aufgenommen hat; bei entgegengesetzter Ansicht hätte § 92 BSG. auch künftig genügt.

Die durch das Uebereinkommen neu geschaffene Rechtslage entspricht dem bisher geltenden deutschen Recht in der Behandlung des Binnenschiffs bei Zusammenstößen auf See. Das Uebereinkommen findet nämlich Anwendung auf alle Zusammenstöße zwischen See- und Binnenschiffen; es soll ebensowenig wie bei Zusammenstößen nur von Seeschiffen [1] von Einfluß sein, wo der Unfall stattgefunden hat, ob auf hohem Meer oder auf Flüssen [2]. Im Gegensatz dazu unterscheidet man in Rechtsprechung und Literatur heute streng, ob See- und Binnenschiffe auf hoher See oder auf Binnengewässern zusammenstoßen. Im ersten Fall wendet man auf beide Schiffe die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs, im zweiten auf das Binnenschiff die des Binnenschiffahrtsgesetzes an [3]. Ein Binnenschiff hört nach deutschem Recht damit, daß es eine Seereise macht, nicht etwa auf, Binnenschiff zu sein, aber es unterwirft sich doch den strengeren Vorschriften des Handelsgesetzbuchs. Wenn diese auf der einen Seite größere Rechte (z. B. bei der Bergung und Hilfsleistung) gewähren, so auferlegen sie andererseits auch größere Pflichten. Beides ist gerechtfertigt durch die mit der Seefahrt verbundenen Gefahren. Solchen Gefahren sind See- wie Binnenschiff in gleichem Maße ausgesetzt. Binnenschiffe jedoch nicht nur bei einer vereinzelt unternommenen Seefahrt, sondern auch auf den zur Seefahrt benutzten Binnengewässern, insbes. den großen Flußmündungen. Von hier aus betrachtet, erscheint Art. 1 des Uebereinkommens lediglich als Fortbildung bestehender Rechtsgedanken, nicht als etwas durchaus Neues.

3. Die Zusammenstöße nur zwischen Binnenschiffen bleiben nach wie vor dem Binnenschiffahrtsgesetz unterworfen. Es wird sich in diesen Fällen zu allermeist um deutsche Schiffe

---

[1]) Schaps S. 651; Mittelstein Bd. I S. 384.

[2]) 1. Brüssel. Conf. S. 61; 4. Brüssel. Conf. S. 68.

[3]) So Schaps S. 651; Mittelstein Bd. I S. 4 u. 385; anders Sieveking, Seer. § 3 S. 5 gestützt auf eine ältere Entscheidung des Hans. OLG. aus d. Jahre 1902, die sich jedoch in Widerspruch setzt zu § 1 BSG., „bestimmt und hierzu von ihm verwendet", d. h. im Einzelfall verwendet. Ebenso wie die herrschende deutsche Ansicht auch die franz. Literatur, während die franz. Rechtsprechung die Unterscheidung des anzuwendenden Rechts nach dem Ort des Zusammenstoßes nicht kennt, vielmehr auf zusammengestoßene Binnenschiffe stets das gemeine Recht des code civil anwendet; vgl. dazu Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 999.

handeln; eine Interessenkollission wegen Beteiligung von Schiffen verschiedener Nationen wird sehr selten vorliegen. Mithin war kein Grund vorhanden, in das innerstaatliche Recht einzugreifen. Eine Ausnahme machen in Deutschland die Zusammenstöße zwischen Binnenschiffen auf See. Für sie war nach dem oben angegebenen Prinzip schon bisher das Seerecht maßgebend, sie werden auch in Zukunft nach dem neuen Recht des Uebereinkommens zu behandeln sein.

Faßt man alle drei Fälle zusammen, so ergibt sich gegenüber dem bisher geltenden Recht eine erhebliche Einschränkung für das Anwendungsgebiet des Binnenschiffahrtsgesetzes; es wird für Zusammenstöße nur noch dann anwendbar sein, wenn lediglich Binnenschiffe auf Binnengewässern an einer Kollision beteiligt sind. Die Vereinheitlichung des Seerechts ist auf diesem Wege im weitesten Umfange erreicht. Die seltenen Fälle, in denen eine Kollision fremder und deutscher Rechte immerhin noch möglich ist, kommen für den internationalen Verkehr nicht in Betracht. Es müßte sich um Zusammenstöße zwischen deutschen und ausländischen Binnenschiffen auf ausländischen Binnengewässern handeln und außerdem den deutschen Gerichten die Entscheidung überlassen sein. Der deutsche Richter dürfte dann dem deutschen Schiff gegenüber jedenfalls keine ungünstigere Haftung eintreten lassen, als sie das BSG. im § 4 Abs. 2 Satz 2 vorsieht, da jene Vorschrift nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts als zwingende Rechtsnorm anzusehen ist[1]).

Die juristische Qualifikation der Schiffe ist bisher nur allgemein unter Verwendung der üblichen Begriffe See- und Binnenschiff erörtert worden. Es erhebt sich nun jedoch die Frage, ob diese Begriffe selbst nicht im Sinne des Uebereinkommens anders als im Sinne des Handelsgesetzbuchs und des Binnenschiffahrtsgesetzes zu fassen sind. Während noch das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch sich nach langen Beratungen jeder Definition des Seeschiffs enthielt[2]), ist im Handelsgesetzbuch die ursprünglich nur „zur Voraussetzung für die Registrierung gemachte“[3]) Bestimmung des Schiffs zum Erwerbe durch die Seefahrt als Begriffsinhalt des Seeschiffs gesetzlich anerkannt. Was im Sinne des § 478 HGB. unter Seefahrt zu verstehen ist, muß der Verkehr entscheiden, insbes. die Anschauung der seemännischen Kreise; die Definition der Seefahrt im Flaggengesetz ist ihrer Entstehung nach keine

---

[1]) RG. Bd. 47 S. 185; Mittelstein Bd. I S. 385.

[2]) Prot. IV. S. 1483 ff.; VIII S. 3696.

[3]) Pappenheim S. 8 Anm. 2.

authentische Interpretation[1]), kann aber für die Fixierung des Begriffs bedeutsam werden, da sie den seemännischen Kreisen entnommen ist und infolgedessen Anhaltspunkte gewährt. Daß der Begriff des Seeschiffs im HGB. auch das Erwerbsmoment erfordert, ist nach dem klaren Wortlaut des § 474, und will man im § 474 keine allgemeine Festlegung des Begriffs Seeschiff erblicken[2]), so doch nach der erweiternden Bestimmung in Art. 7 EGHGB. nicht zu leugnen. Der von Burchard[3]) vertretene Standpunkt, daß auch Lustyachten, Regierungs- und Kriegsschiffe zu den Seeschiffen im Sinne des Handelsgesetzbuches zählen müßten, ist daher seit 1900 jedenfalls zu verwerfen.

Dem Seeschiff des Handelsgesetzbuches steht das Binnenschiff des Binnenschiffahrtsgesetzes gegenüber. Während, allgemein gesprochen, Binnenschiff ein zur Fahrt auf Binnengewässern regelmäßig verwendetes Schiff ist[4]), sollen die privatrechtlichen Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes doch nur auf solche Schiffe zur Anwendung gelangen, die zur Fahrt auf Binnengewässern sowohl bestimmt als auch im Einzelfall verwendet werden (§ 1). Diese restriktive Auslegung des Binnenschiffahrtsgesetzes bedingt, wie oben bereits gesagt, eine Ausdehnung der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, d. h. eine analoge Anwendung derselben auf alle Binnenschiffe in den Ausnahmefällen, wenn sie einmal zur Seefahrt benutzt werden. Das tatsächliche Moment der Verwendung hat hier jedesmal den Ausschlag zu geben.

Im Gegensatz zur Ausbildung der Begriffe im geltenden deutschen Recht wird im Recht des Uebereinkommens das Moment der Verwendung zum alleinigen Inhalt der Begriffe See- und Binnenschiff. Mangels einer ausdrücklichen Definition hat man vom gewöhnlichen Sprachgebrauch auszugehen und als Seeschiff das Schiff zu bezeichnen, das regelmäßig zu Fahrten auf der See, als Binnenschiff das Schiff, das regelmäßig zu Fahrten auf Binnengewässern verwendet wird[5]), wobei die Begriffe See- und Binnengewässer, wie bisher, nach dem Verkehrsgebrauch abzugrenzen sind. Gemäß dem Gerichtsgebrauch der meisten Seestaaten und im Interesse eines ein-

---

[1]) Brodmann Bd. I S. 5, 6; Lehmann S. 123; Schaps S. 8, dort weitere Literatur.

[2]) Brodmann Bd. I S. 6; Knitschky-Rudorff S. 773; RG. Bd. 47 S. 193; zu Art. 7 EGHGB. insbes. Pappenheim in G. Z. Bd. 47, S. 157.

[3]) Burchard S. 15.

[4]) Schaps S. 9.

[5]) So schon bisher, fürs geltende Recht jedoch zu Unrecht, das Hans. OLG. in HGZ. 94 Nr. 42; ebenso das franz. Recht, vgl. Lyon-Caen Renault Bd. V Nr 89.

heitlichen Rechts auf See, einerlei wer beteiligt ist, muß man entsprechend der bereits erwähnten deutschen Regelung auch künftig im Ausland ein Binnenschiff, wenn es ausnahmsweise eine Seereise unternimmt, als Seeschiff ansprechen [1]). Neben der Verwendung ist der Erwerb durch die Seefahrt im Gegensatz zum Handelsgesetzbuch, in Uebereinstimmung mit dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch [2]) und dem Binnenschiffahrtsgesetz nicht erforderlich. „Navire" umfaßt vielmehr alle Verschiedenheiten von Schiffen, die sich auf dem Wasser befinden und dem Transport von Personen oder Sachen dienen oder Unternehmungen sonst irgend welcher Art, sei es wissenschaftlichen, sportlichen, technischen, industriellen gewidmet sind. Das ist durch Art. 11 außer Zweifel gestellt, da hier ein Reihe von Nichterwerbsschiffen ausdrücklich von den Bestimmungen des neuen Rechts ausgenommen ist.

Die Bedeutung dieses Unterschieds in den Begriffen Seeschiff ist für die spezielle Materie des Znsammenstoßes aufgehoben durch Art. 7 EGHGB., der die §§ 734 — 739 HGB. auch auf Nichterwerbsschiffe angewendet wissen will; es ist praktisch einflußlos, ob man in Zukunft in den von dem deutschen Gesetzentwurf ausgearbeiteten §§ 734 ff. den Begriff Seeschiff im Sinne des Uebereinkommens auslegt oder mit Hilfe von Art. 7 EGHGB. [3]) arbeitet. Indessen ist es für Deutschland von hohem Wert, daß von nun an bei Zusammenstößen der Begriff Seeschiff eine international einheitliche Interpretation erfährt. Dadurch entfallen, um ein Beispiel anzuführen, die Zweifel in der französischen Literatur, ob Lustboote den Vorschriften des code de commerce und damit den Bestimmungen über abordage unterworfen seien. Man hatte die Frage bisher verneint, mit Rücksicht darauf, daß bei Lustbooten keine Handelstätigkeit vorliege, der code de commerce aber ein Handelsgesetzbuch sei; Lustboote wurden vielmehr nach dem gemeinen Recht des code civil behandelt [4]). Die Feststellung der Begriffe Seeschiff und Binnenschiff war außerdem dadurch geboten, daß die gleichen Begriffe im Uebereinkommen über Bergung und Hilfsleistung

---

[1]) So auch Ritter S. 18.

[2]) „Seeschiff ist einSchiff, welcheszurSeefahrt dient"; Prot. VIII S. 3696.

[3]) Wichtig bleibt nach wie vor, daß Art. 7 EGHGB. die Ansprüche in der Art und dem Umfange wie bei einem Seeerwerbsschiff gewährt; vgl. Boyens-Lewis Bd. I S. X Anm. 3.

[4]) Lyon-Caen-Renault Bd. V Nr. 91 bis; a. A. eine Reihe bei Lyon-Caen Renault aufgeführter älterer Erkenntnisse der Gerichte; die neueren, wie z. B. das des Cour d' Aix 1908 25. Juli in Revue Bd. XXIV S. 37 meist wie Lyon-Caen Renault. Eine positive Bestimmung wie das deutsche Recht in Art. 7 EGHGB. kennt das franz. Recht nicht.

wiederkehren, hier jedoch eine Erweiterung wie in Art. 7 EGHGB. für den Zusammenstoß nicht getroffen ist.

Wenn nun trotz weitester Fassung der Begriffe See- und Binnenschiff die neuen Vorschriften dennoch auf eine Reihe von Nichterwerbsschiffen keine Anwendung finden, so sind dafür lediglich praktische Bedenken ausschlaggebend gewesen. Vergleicht man Art. 7 EGHGB. und Art. 11 des Uebereinkommens mit einander, so ist der Unterschied beider bereits in der Fassung zum Ausdruck gekommen; dort die Erweiterung durch das Wörtchen „auch", hier die Einengung durch die Negation; während das Handelsgesetzbuch den Nachdruck auf den Erwerb legt, ist im Uebereinkommen die Vollstreckbarkeit der zuerkannten Ansprüche das Entscheidende. Art. 11 nennt zwei Schiffskategorien: Kriegsschiffe und Staatsschiffe, die ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind. Für Kriegsschiffe hätte es einer besonderen Hervorhebung nicht einmal bedurft, da die französische Jurisprudenz Kriegsschiffe mit vaisseaux bezeichnet und im Gegensatz zu navires, d. h. allen andern Seeschiffen setzt[1]). Den Kriegsschiffen wurden auf der 2. Brüsseler Conferenz gleichgestellt die ausschließlich dem öffentlichen Dienst gewidmeten Staatsschiffe. Erste Voraussetzung ist, daß es sich um einen ausschließlich öffentlichen Dienst handelt. Das wird immer dann, aber auch nur dann zutreffen, wenn die Dienste einerseits jedermann offenstehen oder doch allen in ihrer Gesamtheit zu gute kommen, andererseits unter denselben Bedingungen von einem Privatunternehmen nicht erfüllt werden können. Beispiele in dieser Richtung bilden die öffentlichen Verkehrsanstalten wie Postdampfer, soweit sie ausschließlich dem Postdienste gewidmet sind und die Postbeförderung nicht nur neben andern Aufgaben erfüllen[2]), ferner die staatlichen Eisenbahnfährschiffe, Zollboote, Leuchtschiffe[3]). Die zweite Voraussetzung für Anwendung des Art. 11 ist in dem Worte „bestimmt" enthalten. Man muß hinzufügen: immer oder doch in gewisser Dauer. Das liegt schon in dem Ausdruck „affecté" und entspricht zugleich dem Wörtchen „ausschließlich".

Der japanische Vertreter auf der Pariser Konferenz des Comité maritime international 1900 hatte die Frage nach der Haftung des Staats für Zusammenstöße von Staatsschiffen zum ersten Mal angeschnitten und war mit aller Schärfe für die Ausdehnung der neuen Vorschriften jedenfalls

---

[1]) Lyon-Caen Renault Bd. V Nr. 92; Hennebicq Bd. I S. 8.

[2]) 2. Brüssel. Conf. S. 70; ferner Laband Bd. III S. 52; Gierke Bd. II S. 22.

[3]) Bericht L. Francks auf der 2. Brüssel. Conf. S. 111/12.

auf Kriegsschiffe eingetreten [1]). Vom Standpunkt der Billigkeit schien diese Lösung in der Tat die richtigste zu sein, denn es würde ungerecht sein, wollte man den Kriegsschiffen volle Ersatzansprüche gegen ein Handelsschiff geben, andererseits ihren eigenen Fehlern Immunität zubilligen. Das Risiko für die Staatskasse wäre zudem nicht groß gewesen, da ja Zusammenstöße sich nur selten ereignen. Juristisch war jedoch der Vorschlag Matsunamis unannehmbar, da er in Widerspruch zu dem kontinentalen Reederhaftsystem stand. Im Staatseigentum stehende Schiffe, die für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, unter ihnen die in Art. 11 zur besonderen Kategorie erhobenenen Kriegsschiffe, bleiben nach herrschender Ansicht [2]) zwar nach wie vor Gegenstand des Sachenrechts; infolgedessen ist auch der Erwerb von Rechten an diesen Schiffen nicht ausgeschlossen. Sie nehmen jedoch als öffentliche Sachen eine besondere rechtliche Eigenschaft an, „vermöge deren sie dem Sachenrecht nur innerhalb der Schranken unterstehen, die das öffentliche Recht dem Privatrecht setzt, um die Erhaltung des Sachkörpers für den öffentlichen Gebrauch zu sichern" [3]). Nun würden sie in der Tat ihrem Zweck entfremdet werden, wenn sich die an ihnen erworbenen Pfandrechte (§ 755 HGB.) im Wege der Zwangsvollstreckung befriedigen ließen. Nach dem dinglichen Reederhaftsystem wären also Ansprüche, nach herrschender Ansicht sogar mit dinglicher Sicherung, gegen die in Frage stehenden Schiffe gegeben, praktisch wäre das Resultat aber das gleiche, wie wenn überhaupt keine Ansprüche beständen. Diesem Zustand hat man in Brüssel Rechnung getragen. Um gleiche Rechte und Pflichten in allen Vertragsstaaten zu schaffen, sollen die in Art. 11 aufgezählten Schiffe ein für allemal von den neuen Bestimmungen ausgenommen sein, ohne Rücksicht darauf, ob in einem Lande dinglich beschränkte oder persönliche Haftung des Staats für Zusammenstöße besteht, ohne Rücksicht darauf, ob in einem Lande infolge besonderer

---

[1]) Comité Bullet. Nr. 9 S. 191.

[2]) Vgl. Gierke Bd. II S. 21; a. A. Otto Mayer Bd. II S. 99. M. will jede Eigentumsbeschränkung, soweit sie dem Gebiete des Zivilrechts angehört, insbes. aber die Neubegründung von Rechten an öffentlichen Sachen ausschließen. Solche Neubegründung kommt bei Staatsschiffen allein in Betracht. Diese abweichende Ansicht M.'s ist eine Folge seines zu weit gefaßten Begriffs der öffentlichen Sache. M. verweist nämlich die Kriegsschiffe etc., als Sachen, bei denen die unmittelbare Verwirklichung des öffentlichen Zwecks auch ohne Vorteile für den einzelnen möglich ist, in eine Unterabteilung des großen, von ihm gebildeten Gesamtbegriffs der öffentlichen Sachen, d. h. der Sachen, die „dem öffentlichen Nutzen dienen und unmittelbare öffentliche Verwaltung vorstellen", Bd. II S. 71, 75.

[3]) Gierke Bd. II S. 21.

Bestimmung trotz des kontinentalen Reederhaftsystems Ansprüche aus Zusammenstößen gegen den Staat praktisch durchführbar sind oder nicht.

Gegenseitigkeit und Vollstreckbarkeit der Ansprüche waren die beiden Gründe, die zur Bestimmung des Art. 11 führten. Wenn daneben in den Brüsseler Verhandlungen betont wird[1]), die Haftung des Staats sei eine Frage des öffentlichen, einzelstaatlichen Rechts, das durch eine Konvention nicht berührt werden dürfe, so ist auf dies Moment doch kein zu großer Wert zu legen. Konflikte in dieser Richtung lassen sich schon bei Staatsschiffen, die nicht ausschließlich für den öffentlichen Dienst bestimmt sind, nicht vermeiden. Desgleichen wird man sie bei Staatsschiffen, die nur vorübergehend dem öffentlichen Dienst gewidmet sind, in den Kauf nehmen müssen. Hört die Verwendung in absehbarer Zeit auf, so besteht keine Veranlassung, diese Schiffe besonders zu behandeln; die Zwangsvollstreckung nach dem kontinentalen Reederhaftsystem ist in solchen Fällen keineswegs praktisch unmöglich, sondern nur für bestimmte Zeit hinausgeschoben.

Die Gründe, welche bei Beschluß des Art. 11 ausschlaggebend gewesen sind, sprechen auch für eine restriktive Auslegung in dem Sinne, daß den dort bezeichneten Schiffen alle Rechte aus dem Uebereinkommen international zuzuerkennen und sie nur von den Pflichten zu entbinden sind. Eine innere Berechtigung, ein Handelsschiff, das durch eigenes Verschulden den Zusammenstoß mit einem Kriegsschiff verschuldet hat, vom Schadenersatz freizusprechen, ist nicht einzusehen; bei beiderseitigem Verschulden wäre das Prinzip des § 254 BGB. zur Anwendung zu bringen, wonach das Kriegsschiff Anspruch nur auf den überschießenden Teil hätte.

§ 8.

Bestimmungen über die Haftung des Staats sind also durch Art. 11 den Landesgesetzen vorbehalten. Wo die Haftung besteht, bleibt sie bestehen; wo sie fehlt, wird sie auch in Zukunft fehlen. Da die Haftung in Deutschland und einer Reihe anderer Länder Gegenstand lebhaften Streits ist, so muß an dieser Stelle etwas näher darauf eingegangen werden, da sich evtl. aus den Gründen, die den Ausschluß in Art. 11 veranlaßt haben, auch eine neue Richtung für die Entscheidung der Landesgesetzgebung ergibt.

---

[1]) 1. Brüssel. Conf. S. 21.

In England, für das die Frage wegen seiner großen Kriegsflotte von besonderer Bedeutung ist, fehlt irgend eine positive Bestimmung über die Haftung des Staats. Meines Wissens wird in Rechtsprechung und Literatur heute einstimmig [1]) die rechtliche Möglichkeit einer Klage gegen die Krone verneint. Das geschädigte Schiff ist lediglich auf seine Ansprüche gegen die verursachende Person selbst [2]) angewiesen. Selbst eine petition of right gegen die Krone wird für Kollisionsschäden abgelehnt: zahlt der Staat, so ist das „matter of grace and not of right" [3]). Das englische Recht ist daraus zu erklären, daß eine dingliche Klage gegen das Schiff wegen res publica nicht angängig ist, eine persönliche Klage der auf historischer Entwicklung beruhenden Ausnahmestellung der englischen Krone zuwiderläuft [4]).

Der gleiche Grund wie in England spricht auch in Deutschland gegen eine dingliche Klage. Die Unmöglichkeit in dieser Richtung hat indessen in Deutschland umsomehr dazu geführt, eine persönliche Klage gegen den Fiskus zu konstruieren, und zwar auf Grund der Bestimmung in Art. 7 EGHGB. Man unterscheidet dabei die Ausübung fiskalischer Rechte von der Ausübung öffentlich rechtlicher Befugnisse. Bei Ausübung fiskalischer Rechte soll der Staat nach allgemeiner Ansicht [5]) haften. Die Bedenken Haeckels [6]), der Art. 7 EGHGB. auf Kriegsschiffe überhaupt nicht anwenden will, müssen entfallen, wenn man von einer rein wörtlichen zu einer sinngemäßen Anwendung des Art. 7 übergeht. Eine völlige Gleichstellung mit den Handelsschiffen läßt sich eben wegen Unmöglichkeit der Zwangsvollstreckung in öffentlichem Gebrauche gewidmete Sachen niemals herbeiführen. Daraus ist es zu erklären, daß die Ansprüche gegen den Fiskus in der verschiedensten Art konstruiert werden und, wenn auch in ihren Grundlinien übereinstimmen, so doch im

---

[1]) Vgl. Marsden S. 63, 94; Matsunami S. 179.

[2]) Für die vielfach bestrittenen Ansprüche gegen die schadenstiftende Person selbst tritt insbesondere Matsunami S. 88, 127 ein; vgl. auch S. 142.

[3]) Matsunami S. 243 ff; insbes. S. 256/57.

[4]) Hatschek Bd. I S. 91.

[5]) Pappenheim in GZ. Bd. 46 S. 283; Boyens-Lewis Bd. II S. 53.

[6]) Haeckel in GZ. Bd. 54 S. 78 ff. Warum H. Kriegsschiffe anders als sonstige, ausschließlich dem öffentlichen Dienste gewidmete Staatsschiffe behandelt, ist unverständlich.

praktischen Ergebnis zum Teil divergieren[1]). — An der Haftung des Staats bei Ausübung fiskalischer Rechte wird durch das Uebereinkommen und die von dem Gesetzentwurf 1912 vorgesehene Neuordnung der § 734 ff. HGB. nichts geändert. Auch gegenüber Schiffen fremder Nationen sind irgendwelche Bedenken unnötig. Der Staat tritt in solchen Fällen nur als Privatunternehmer auf, in die ihm besonders zustehenden Befugnisse öffentlich rechtlicher Art wird nicht eingegriffen.

Schon bei zwei oder mehr verschiedenen Schiffen ist es oft nicht leicht, genau festzustellen, ob ein Schiff fiskalische oder öffentlich rechtliche Handlungen ausübt. Die heute noch in Literatur und Rechtsprechung verfochtene Bedeutung der Abgrenzung beider Funktionen auch bei Fahrten eines und desselben Schiffs ist aber kaum gerechtfertigt, denn theoretisch ist es zwar denkbar, daß Kriegsschiffe auch zum Transport verwendet würden, wie ihn jedes andere Schiff versehen kann, praktisch sind solche Möglichkeiten jedoch nicht. Das Anbordbringen und Vonbordholen, die Uebernahme von Kohlen usf., alles dies sind doch Tätigkeiten, die zur Ausbildung der Truppen genau so gut dienen wie die militärischen Uebungsfahrten; hier liegt Ausübung öffentlich rechtlicher Gewalt vor, während bei den andern ausschließlich für den öffentlichen Dienst bestimmten Staatsschiffen Fahrten stets in den Bereich der fiskalischen Rechtsausübung fallen werden, so die Fahrten der Zollkreuzer zwecks Erhebung der Zölle[2]), Fahrten der Leuchtschiffe an ihren Liegeplatz usw.

In dieser Richtung ist durch das Gesetz von 1910 über die Haftpflicht des Reichs für seine Beamten ein einheitlicher

---

[1]) Nach Pappenheim stets persönlich beschränkt auf den Wert vor dem Zusammenstoß, wegen analoger Anwendung der dinglichen Haftungsbeschränkung auf die von Grund aus rein persönliche Haftung des Staats, also ohne Anwendung von § 774 HGB: damit auch keine Möglichkeit des Abandons weder bei Beschädigung noch bei Untergang; vgl. Pappenheim S. 13, 14 Anm. 2, 273, 278 und in Leipz. Z. Bd. IV Nr. 6 S. 423. Hertz stets persönlich beschränkt auf den Wert „im Augenblick des", soll wohl heißen nach dem Zusammenstoß, mit Rücksicht auf § 774 HGB jedoch ohne Recht des Abandons; vgl. Hertz bei Gruchot Bd. 55 S. 52. Boyens Ansprüche in der Art und Beschränkung wie gegen ein Seeerwerbsschiff (vgl. Boyens-Lewis Bd. I S. X Anm. 3), unter Anwendung von § 774 HGB. festzusetzen auf den Wert des Schiffs nach dem Zusammenstoß (vgl. Boyens in GZ. Bd. 61 S. 263, anders noch in Boyens-Lewis Bd. II S. 53); außerdem Recht des Abandons. Wie Boyens offenbar auch Brodmann Bd. I S. 6.

[2]) Nicht weit genug m. E. das Hans. OLG. V. Bf. I 160/11, das offenbar Fahrten der Zollkreuzer zwecks Erhebung der Zölle, als in Ausübung öffentlicher Gewalt geschehen, betrachtet, da andernfalls ein Eingehen auf das Reichsgerichtsurteil in Bd. 72 S. 347 d. Entsch. überflüssig gewesen wäre.

neuer Rechtszustand für Fahrten der Kriegsschiffe getroffen. Unter ganz bestimmten, in § 1 des Gesetzes aufgezählten Voraussetzungen übernimmt das Reich an Stelle der schadenstiftenden Person die Haftung. Gegen die Anwendung des Reichsgesetzes auf Zusammenstöße von deutschen Kriegsschiffen mit andern Schiffen sind von verschiedenen Seiten Einwürfe, teils aus § 6 des Gesetzes, teils aus dem Inhalt des § 1 erhoben. Ihre Widerlegung wird zugleich dazu führen, die Haftung des Staats nach dem Gesetz von 1910 im einzelnen zu erläutern.

Nach § 6 des Gesetzes von 1910 sollen unberührt bleiben „die Vorschriften anderer Reichsgesetze, soweit sie für bestimmte Fälle die Haftung des Reichs über einen gewissen Umfang hinaus ausschließen". Zu diesen Vorschriften rechnet Pappenheim [1]) und in einem Urteil vom 3. April 1912 [2]) auch das Reichsgericht Art. 7 EGHGB. Zwei Jahre vorher, 1910, hatte dasselbe Gericht [3]) im entgegengesetzten Sinn entschieden. Die damals gegen die Anwendung von Art. 7 EGHGB. auf Kriegsschiffe geäußerten Bedenken hinsichtlich der dinglichen Haftung waren unbegründet, denn dasselbe Reederhaftsystem des Handelsgesetzbuchs müßte dann auch für fiskalische Rechtsausübung aller für den öffentlichen Dienst ausschließlich bestimmten Schiffe Ablehnung der Haftung bedeuten. Die weiteren Ausführungen des Reichsgerichts über das Verhältnis von Art. 7 EGHGB. zu Art. 77 EGBGB. sind indessen in dem neuen Urteil nicht widerlegt; sie treffen m. E. auch heute noch zu und lassen damit die neue Entscheidung als unrichtig erscheinen. Art. 77 EGBGB. und Art. 7 EGHGB. sind zu etwa gleicher Zeit entstanden. Wenn nun Art. 77 EGBGB. die Haftung des Fiskus bei Ausübung öffentlichrechtlicher Befugnisse ausnahmslos der Landesgesetzgebung überläßt, so tut eine Auslegung dahin, daß in Art. 7 EGHGB. für das Spezialgebiet der Zusammenstöße eine Ausnahme geschaffen sei, dem Texte allerdings Gewalt an, zumal es in den Gesetzesmaterialien an irgend einer Andeutung in dieser Richtung fehlt. Für Zusammenstöße mit Kriegsschiffen war eine Haftung des Staats vom Standpunkt der Billigkeit aus nicht dringlicher als bei jeder andern Ausübung von Hoheitsrechten. Es ist weiterhin auffallend, daß weder die Materialien noch die Literatur [4]) zum Gesetz von 1910 unter den mannig-

[1]) Pappenheim in Leipz. Z. Bd. 4 Nr. 6 S. 421; ebenso Sieveking, Seer. § 89 S. 145; a. A. Hertz bei Gruchot Bd. 55 S. 42.

[2]) Aktenzeichen I 184/11, ebenso bereits im Resultat das Hans. OLG. V Bf. I 160/11.

[3]) RG. Bd. 72 Nr. 83 S. 347 ff.

[4]) Delius, Salman, Kröner.

fach gegebenen Beispielen für § 6 den Art. 7 EGHGB. aufführen. Völlig ausschlaggebend muß aber das Gegenseitigkeitsmoment sein. An dieser Stelle ist mit besonderem Nachdruck auf Art. 11 des Uebereinkommens hinzuweisen. Deutschland hat sich sowohl auf den Conferenzen des Comité maritime international wie auch in Brüssel ausdrücklich um der Gegenseitigkeit willen gegen die Einbeziehung der Kriegsschiffe in das Uebereinkommen ausgesprochen. Derselbe Grundsatz ist in § 7 des neuen Gesetzes von 1910 in weitestem Umfange anerkannt. Wozu diese Vorbehalte, wenn das Reich bereits in den wichtigsten Fällen, in denen es bei Ausübung seiner Hoheitsrechte mit fremden Nationen in Konflikte kommen kann, d. h. bei Zusammenstößen auf See das Recht der Gegenseitigkeit aufgegeben hätte? Von dieser Seite aus betrachtet — und Art. 11 des Uebereinkommens zwingt doch zu solcher Betrachtung — halten auch die Gegner der hier vertretenen Ansicht den Art. 7 EGHGB. als eine dem Ausland gegenüber erfolgte Bindung für „recht bedenklich“ [1]).

Entgegen diesen Bedenken will Pappenheim [2]) die Anwendung von Art. 7 EGHGB. auf Kriegsschiffe darauf stützen, daß nach der Denkschrift zum Entwurfe eines Handelsgesetzbuches [3]) Art. 7 nur dem Binnenschiffahrtsrecht nachgebildet werden sollte, für das Binnenschiffahrtsgesetz aber allgemein die Haftung des Staats anerkannt sei. Pappenheim vergißt dabei, daß das Binnenschiffahrtsrecht eine ganz andere Rolle einnimmt als das Seerecht: Kriegsschiffe sind dem Binnenschiffahrtsrecht nicht unterworfen, bei Fahrten anderer Staatsschiffe haben sich Fälle einer Ausübung lediglich öffentlich rechtlicher Gewalt in der Praxis bisher nicht gezeigt. Das Binnenschiffahrtsgesetz kann daher nicht als Argument herangezogen werden; ob die Frage dort gelöst ist, bildet wieder für sich eine Frage.

Das Reichsgericht zitiert in seiner neuesten Entscheidung vom 3. April 1912 eine andere Stelle der Denkschrift, wonach Art. 7 EGHGB. bestimmt gewesen sei, das Anwendungsgebiet der Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Haftung im Fall des Zusammenstoßes von Schiffen gleichzustellen dem Anwendungsgebiet der Seestraßenordnung. Diese Bedeutung des Art. 7 wäre durch die von mir vertretene Ausnahmestellung der Kriegsschiffe zwar behindert, nicht aber „gänzlich “beseitigt; denn Art. 7 träfe doch

---

[1]) Pappenheim in Krit. Viert. Schr. Bd. 44. S. 182 und bei Gruchot Bd. 56 S. 24.

[2]) Pappenheim in Leipz. Z. Bd. IV Nr. 6 S. 421.

[3]) Bei Hahn Bd. VI S. 430.

die große Anzahl von Lustbooten, ferner Zollkreuzer, Lotsenschiffe, Kabeldampfer usw.

Pappenheim[1] weist ferner auf die Gefährlichkeit des Betriebes hin, die bei Kriegsschiffen in demselben Maße zutreffe wie bei jedem andern Fahrzeug. Der gleiche Grund läßt Haeckel[2] jedenfalls de lege ferenda für Anwendung von Art. 7 EGHGB. eintreten. Solange das neue Gesetz über die Haftpflicht des Reichs noch nicht existierte, mag in der Tat die Billigkeit für Pappenheim gesprochen haben: seit 1910 nicht mehr. Praktisch ist es doch einflußlos, auf welche Rechtsnorm die geschädigten Interessenten ihre Ansprüche stützen können. Seit 1910 ist auch der Verschiedenheit der Einzelstaatsrechte ein Ende gemacht. Die Möglichkeit, daß bei einem Zusammenstoß der Zufall darüber bestimmt, ob und inwieweit Ansprüche gegen den Staat gegeben sind, ist ausgeschlossen. — Alle von den Gegnern beigebrachten Argumente dafür, daß Art. 7 EGHGB. als Norm im Sinne von § 6 des Gesetzes von 1910 aufzufassen sei, versagen eben, weil sie sich nicht speziell auf Kriegsschiffe beziehen.

Trotzdem will man die Begründung der Haftflicht des Staates aus dem neuen Gesetz ablehnen, weil die Haftung nach § 1 ihrem Inhalte nach in zu starkem Widerspruch stehe zur gewöhnlichen Haftung des Reeders bei Zusammenstößen nach dem Handelsgesetzbuch. Gewiß, der Fiskus wird in Zukunft an Stelle, nicht neben der schadenstiftenden Person haften. Das bedeutet indessen für den Geschädigten keinen Nachteil, da er einen zahlungskräftigeren Schuldner als den Staat niemals finden wird, für den Schädiger keinen Vorteil, da der Staat nach § 1 bei Fahrlässigkeit erst dann haftet, wenn sonst nichts zu erlangen ist, bei Vorsatz aber im § 12 des Gesetzes dem Staat ausdrücklich der Regreß vorbehalten ist. Weiter fehlt dem Fiskus gegenüber dem Handelsgesetzbuch die Haftungsbeschränkung auf den Wert des Schiffs, der Fiskus haftet unbeschränkt. Diese erweiterte Haftung ist jedoch nicht ungerechtfertigt, entspricht sie doch der bevorzugten Stellung des Staates bei Ausübung öffentlichrechtlicher Gewalt. Praktisch wird ihre Bedeutung außerdem nicht zu Tage treten, da die modernen Kriegsschiffe von außerordentlich hohem Wert sind. Wenn bei einem Zusammenstoß lediglich der Staat ersatzpflichtig wäre, würde infolgedessen auch nach dem Handelsgesetzbuch stets der gesamte Schaden zu ersetzen sein, nur bei Mitverschulden eines dritten Schiffes träfe die Interessenten der Ladung

[1]) Vgl. Pappenheim a. a. O.

[2]) Haeckel in GZ. Bd. 54 S. 85.

usw. gegenüber Art. 4 des Uebereinkommens in Ausnahmefällen ein Vorteil.

Endlich wirft Pappenheim [1]) ein, die Haftung des Staates aus § 1 des Gesetzes von 1910 treffe nur die Fälle, in denen es sich um Ausübung einer Amtspflicht handle, die nicht dahin gehörenden Fälle würden also dem Art. 77 EGBGB. unterworfen bleiben; der Rechtszustand sei damit gegenüber früher nur noch komplizierter geworden. Dieser Einwurf wäre allerdings berechtigt, wenn man mit Pappenheim eine Verletzung der Amtspflicht im Sinne des gen. § 1 nur in der Verletzung des Seestraßenrechts oder ähnlicher Vorschriften, nicht aber in den Fällen der Nichtbedienung der Maschine usw. erblicken wollte. Der Begriff Amtspflicht in § 1 ist aus § 839 BGB. entnommen. Dadurch, daß das Gesetz in § 1 Abs. 2 den Reichsbeamten die Personen des Soldatenstandes an die Seite stellt, ist indessen eine weitere Fassung des Begriffs Amtspflicht geboten, andernfalls würde der Zweck des § 1 Abs. 2 vollends zu nichte gemacht, da Militärpersonen nicht wie andere Beamte (im Sinne des § 839 BGB.) Dritten gegenüber zwingende Amtspflichten haben. Wem gegenüber und worin eine Amtspflicht besteht, läßt sich infolgedessen nur im Hinblick auf die besondere Art der dem Beamten bezw. der Militärperson zur Pflicht gemachten Tätigkeit unter Berücksichtigung des Zwecks und der Interessen, welchen sie dienen soll, beantworten [2]). Bei Fahrten von Kriegsschiffen ist das dahin zu verstehen, daß die an Bord befindlichen Marinesoldaten alle Sorgfalt anzuwenden haben, um Zusammenstöße und dadurch die Verletzung fremder Interessen zu vermeiden, jeder selbstverständlich innerhalb des ihm zugewiesenen Pflichtenkreises [3]).

Die Bedenken, welche Pappenheim aus dem Inhalt des § 1 gegen die Begründung der Haftpflicht des Staats aus dem neuen Gesetz von 1910 erhebt, dürften hiermit beseitigt sein. Nur darauf mag noch aufmerksam gemacht werden, daß mit der hier vertretenen Ansicht auch die Schwierigkeiten in Fortfall kommen, die sich heute bei der Konstruktion der Haftungsbeschränkung nach dem Handelsgesetzbuch ergeben, und auf die oben bereits hingewiesen wurde.

Die bisherigen Ausführungen haben den technischen und juristischen Begriff des See- und Binnenschiffs im Sinne des Uebereinkommens klargestellt. Zur vollständigen Erörterung des Wortes „Schiff" in der Ueberschrift des Uebereinkommens ist jetzt noch hinzuzufügen, daß die neuen Bestimmungen auf

[1]) Pappenheim bei Gruchot Bd. 56 S. 22.
[2]) Salman S. 19.
[3]) Kröner S. 7.

alle Zusammenstöße Anwendung finden ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Schiffe. Art. 1 spricht, wie die meisten ausländischen Rechte, ganz allgemein von navires de mer und umfaßt damit die Fälle des § 734 und § 739 Abs. 1 HGB.

§ 9.

Das sachliche Anwendungsgebiet des Uebereinkommens ist beschränkt auf den Zusammenstoß von Schiffen; so jedenfalls die Ueberschrift. Welche Arten von Seeunfällen sollen hierin begriffen sein? Das Uebereinkommen gibt darüber an zwei verschiedenen Stellen, in den Artt. 1 und 13, Auskunft. Art. 1 spricht ganz allgemein nur von abordage, entspricht damit dem code de commerce. Unter abordage ist folglich auch im neuen Vertragsrecht nur „le choc" entre navires zu verstehen [1]; ob zwei oder mehr Schiffe körperlich an einander geraten, ist, wie bereits oben erwähnt, ohne Einfluß [2]. Desgleichen macht es keinen Unterschied, wie die Schiffe zusammengestoßen sind, ob unmittelbar oder durch Vermittlung einer dritten Sache, z. B. einer Eisscholle, eines dritten Schiffs usw., wofern nur das klagende und das beklagte Schiff körperlich mit dem Mittler in Berührung gekommen sind. Das eine Wort abordage in Art. 1 bringt das bereits genügend deutlich zum Ausdruck. Die Vorschrift des deutschen Rechts in § 739 Abs. 2 HGB. ist insofern überflüssig, sie ist nur eine Anwendung der allgemeinen Rechtsregeln über Schadensersatzansprüche und fehlt daher in allen ausländischen Gesetzbüchern.

Insoweit entspricht also das sachliche Anwendungsgebiet des Uebereinkommens dem des geltenden deutschen Rechts. Das Comité maritime international ist hierbei stehen geblieben, und auch in den diplomatischen Verhandlungen ist nicht bezweifelt worden, daß die Fälle eines choc entre navires die praktisch wichtigsten sind. Auf Vorschlag des englischen Vertreters in Brüssel hat man indessen beschlossen, auch eine Reihe anderer Beschädigungen eines Schiffs durch ein zweites international zu regeln. Die Ueberschrift zu dem Uebereinkommen gibt jetzt nur noch den wesentlichen

[1] Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 999. Die englische Uebersetzung collision umfaßt mehr als abordage, nämlich neben dem Zusammenstoß von Schiffen auch den Zusammenstoß eines Schiffs mit festen Gegenständen. Sie geht in dieser weiteren Bedeutung über das Recht des Uebereinkommens hinaus; vgl. die Ausführungen über den technischen Begriff des Schiffs.

[2] Autran S. 57.

Gegenstand an[1]). Um das sachliche Anwendungsgebiet daher genau begrenzen zu können, muß man die Worte „abordage entre navires" erweitern und hinzufügen „et d'autres accidents de mer."

Man hat zunächst den in § 739 Abs. 2 HGB. angefangenen Gedanken konsequent zu Ende geführt und den neuen Bestimmungen alle Schiffsbeschädigungen unterworfen, die durch einen auch nur mittelbaren Zusammenstoß verursacht sind ohne Rücksicht darauf, ob der Zusammenstoß zweier Schiffe durch einen vorhergehenden Zusammenstoß des einen mit einem dritten Schiff oder lediglich infolge eines nautischen Fehlers dieses dritten Schiffs, aber unabhängig von einer vorhergehenden Kollision herbeigeführt ist. Eine Vorschrift dieser Art war für die meisten Vertragsstaaten nichts Neues. So waren diese Fälle im spanischen Gesetzbuch bereits vor 1910 vorgesehen und von Seiten Italiens[2]) wurde auf der 3. Brüsseler Conferenz mit Recht darauf hingewiesen, daß die ganz allgemein gehaltenen Worte „abordage survenu entre navires de mer," wie sie sich in Art. 1 des Uebereinkommens und ähnlich im code de commerce fänden, eine Auslegung in dem oben besprochenen Sinne geradezu forderten. Es würde den allgemeinen Grundsätzen der Kausalzusammenhangslehre bei Schadenersatzansprüchen widersprechen, wollte man ein Schiff, das durch ein falsches Manöver den Zusammenstoß zweier anderen herbeigeführt hat, anders behandeln, als wenn es infolge dieses Manövers zuerst selbst mit einem dieser Schiffe kollidiert wäre. Um jedoch Irrtümer zu vermeiden, ist auf Wunsch des norwegischen Vertreters, abgesehen von Art. 1, nunmehr durch Einführung des Wörtchens „auch" in Art. 13 unzweideutig ausgesprochen, daß die neuen Bestimmungen ebenfalls zur Anwendung zu bringen sind auf Zusammenstöße zwischen Schiffen, die auf das Verschulden eines am Zusammenstoß selbst unbeteiligten dritten Schiffs zurückzuführen sind.

Bisher von allen Seiten[3]) angefeindete Urteile des Hanseatischen Oberlandesgerichts aus den Jahren 1885 und 1905[4]) erscheinen nach dem neuen Recht in ihrem Resultat

---

[1]) 4. Brüssel. Conf. S. 76.

[2]) 3. Brüssel. Conf. S. 41.

[3]) Vgl. Mittelstein Bd. I. S. 389; Schaps S. 651.

[4]) HGZ. 95 Nr. 106, 112; 05 Nr. 37 Ende. Das Urteil in HGZ. 85 Nr. 106 benutzt als Argument die nautische Einheit des Schleppzugs. Daß auch der Zusammenstoß zwischen dem geschleppten Schiff und einem dritten durch Schuld des Schleppers nicht unter § 739 HGB. fällt, ist aber in einer späteren Entscheidung desselben Gerichts (HGZ. 91 Nr. 65) ausdrücklich anerkannt.

als folgerichtig. Nach den bis jetzt geltenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuches ließ sich eine zutreffende Begründung nicht finden. Eine so weitgehende Auslegung des § 734 HGB., wie sie oben für den code de commerce anerkannt werden durfte, ist durch die vereinzelt dastehende, positive Ausnahmevorschrift im § 739 HGB. unmöglich gemacht. § 739 engt das Gebiet der §§ 734 ff. auf die Fälle eines choc entre navires ein. Als Ausnahmevorschrift muß § 739 selbst restriktiv und im engen Anschluß an § 734 interpretiert werden. M. a. W. die Anwendbarkeit von § 739 erfordert stets, daß sowohl das klagende wie das beklagte Schiff an dem Zusammenstoß beteiligt, d. h. daß beide, sei es direkt oder indirekt, so doch stets miteinander in Berührung gekommen sind. Das bekräftigt ein Hinblick auf den Wortlaut des § 739: § 739 legt die Betonung nicht mehr auf den mittelbar erfolgten Zusammenstoß, als eben auf den Zusammenstoß [1]).

Die zweite auf der 3. Brüsseler Conferenz getroffene Erweiterung des Anwendungsgebiets der neuen Vorschriften gegenüber dem Handelsgesetzbuch, und hier auch gegenüber den Handelsgesetzen aller andern Nationen besteht darin, daß die Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen in Zukunft auch bei solchen Schäden die Entscheidung geben werden, welche ein Schiff ohne irgend einen Zusammenstoß durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Verordnung seitens eines andern Schiffes erleidet (Art. 13). Die Worte „Nichtbeachtung einer Verordnung" neben „Unterlassung eines Manövers" könnten zu der Auffassung Anlaß geben, als habe in ihnen eine Besonderheit zum Ausdruck gebracht, etwa eine gesetzliche Vermutung bei Uebertretung einer Verordnung aufgestellt werden sollen. Daß dem nicht so ist, lehrt ein Blick auf die Brüsseler Verhandlungen. Art. 13 enthielt ursprünglich nur den Passus „dommages que la manoeuvre d'un navire a causés". Da Zweifel über die Auslegung dieses Begriffs laut wurden, entschloß man sich zu einer Neuredaktion. Um die Bedeutung des Wortes manoeuvre klarzustellen, nicht um ein Mehr zu sagen, wies man neben der Betonung des Tuns und Unterlassens auch noch auf das wichtigste Beispiel, nämlich die Uebertretung der für Fahrten auf See gegebenen Verordnungen hin [2]). — Art. 13 ist insofern restriktiv zu interpretieren, als sich das Uebereinkommen auf Unfälle, die

[1]) Ebenso im Resultat Schaps S. 651; Mittelstein Bd. I S. 390, 395 und das Landgericht Hamburg in HGZ. 85 Nr. 106.

[2]) Vgl. 4. Brüssel. Conf. S. 76 (insbes. Kommissionsbericht L. Francks) und S. 122 (Kommissionsberatung).

einem eigentlichen Zusammenstoß nicht zuzuschreiben sind, nur innerhalb der Grenzen des Art. 13 bezieht[1]).

Die Fälle des nunmehrigen Art. 13 wurden bisher in Deutschland[2]) und in außerdeutschen Ländern[3]) nach den gewöhnlichen Vorschriften des Handelsrechts und, wo dies schwieg, nach dem bürgerlichen Recht behandelt. Ueberall da, wo mit diesem Recht die besonderen Bestimmungen über den Zusammenstoß von Schiffen übereinstimmen, ist infolgedessen die mit dem Uebereinkommen geschaffene Erweiterung des Anwendungsgebiets dieser besonderen Bestimmungen ohne praktische Bedeutung. In Deutschland bilden die §§ 734 ff. HGB. zwar nur einen Anwendungsfall der allgemeinen Regeln des Seerechts, ein Unterschied besteht aber schon hinsichtlich der Verjährung und würde nach dem neuen Recht insbesondere hinsichtlich der Behandlung der Ladung (Art. 4 Abs. 2) bestehen. Genau so wie in Deutschland stellt sich der Unterschied beider Rechte in Frankreich[4]). Wesentlich stärker tritt er in den Vereinigten Staaten von Amerika und England auf. In den Vereinigten Staaten wird, anders als bei Zusammenstößen, in den Fällen des Art. 13, wenn Verschulden auf beiden Seiten vorliegt, jeder Ersatzanspruch verweigert[5]). Unter den gleichen Bedingungen wird in England der einen Partei, und zwar der, welcher das stärkere Verursachen des Schadens zuzuschreiben ist, der ganze Schaden aufgebürdet[6]). Art. 13 bedeutet also, wie an diesen wenigen Beispielen gezeigt werden konnte, ganz abgesehen von der Vereinheitlichung des Rechts durch Anwendung der internationalen Bestimmungen über den Zusammenstoß, eine mehr oder weniger wichtige Neuerung gegenüber den einzelnen Landesgesetzgebungen.

Die dem Art. 13 entsprechende Vorschrift in § 736 des deutschen Gesetzentwurfs von 1912 steht in ähnlicher Weise wie Art. 13 in dem Uebereinkommen unter der Ueberschrift

---

[1]) 3. Brüsssel. Conf. S. 72.

[2]) So die Urteile des Hans. OLG. in HGZ. 98 Nr. 8 und 74; 99 Nr. 23; 00 Nr. 61, die § 3 BSG. und §. 485 HGB. anwenden.

[3]) Für Frankreich vgl. Valroger Bd. V Nr. 2096.

[4]) Haftung auch in den Fällen des Art. 13 bisher nur mit Schiff und Fracht, (außer wenn Reederschiffer); keine Exkulpationspflicht des Reeders gemäß Art. 216 code de commerce: bei faute commune Teilung, wie auch bei Zusammenstößen, in Anwendung allgemeiner Rechtsregeln nach Verhältnis des Verschuldens. Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1011; Autran S. 120.

[5]) Spencer S. 340.

[6]) Das gemeine Recht in England kennt nur eine einzige Ursache für Beschädigung oder Verlust, die admiralty rule dagegen auch ein gemeinsames Verursachen. Die eigentlichen Folgen eines Verschuldens sind demnach verschieden, je nachdem, ob es sich um einen Zusammenstoß oder um irgend einen andern Fall handelt. Näheres bei Pollock S. 449/50; Marsden S. 22, 24.

„Schaden durch Zusammenstoß von Schiffen". Die erweiterte Anwendung der §§ 734 ff. HGB. wird dadurch von selbst vom Handelsgesetzbuch auf das Binnenschiffahrtsgesetz übertragen, da die dem § 92 BSG. voraufgehende Ueberschrift der des Handelsgesetzbuchs vor § 734 entspricht [1]).

Kapitel II.

§ 10.

Den eigentlichen Inhalt des Uebereinkommens bilden die Artt. 2—9, sie enthalten das in den oben angegebenen Grenzen nunmehr anzuwendende Recht. Aber nicht das ganze Rechtsgebiet des Zusammenstoßes ist international geordnet; die Verschiedenheit der in den einzelnen Ländern gegenwärtig geltenden Gesetze war noch zu groß. Vielmehr hat man sich, wie die Ueberschrift bereits angibt, darauf beschränkt, certaines règles, d. h. für die praktisch dringendsten Fälle aufzustellen. Das Uebereinkommen bezieht sich daher, abgesehen von der in das Gebiet der Reederhaftung einschlagenden und am Schluß besonders zu betrachtenden Vorschrift des Art. 5, nur auf die aus einem Zusammenstoß fließenden Schadensersatzansprüche, ihre Entstehung, Stützung und Vernichtung, wenngleich auch diese Materie nicht erschöpfend geregelt ist, sondern auch hier die Worte der Ueberschrift „certaines règles" gelten. Wo die Bestimmungen des Vertragsrechts nicht eingreifen, steht es den einzelnen Signatarmächten frei [2]), von sich aus das neue Recht zu ergänzen. Voraussetzung ist dabei lediglich, daß nicht Widersprüche zwischen dem Landesgesetz und dem internationalen Recht entstehen.

Das Uebereinkommen befaßt sich nur mit der deliktischen Haftung, unberührt bleibt die vertragliche Haftung, sei es nun der Schiffsinteressenten gegenüber den Interessenten der Ladung, den Passagieren usw. oder dieser beiden zu ihren Versicherern (Art. 10). Ueber die Klauseln in den Chartepartien oder in den Konnossementen, über die Versicherungspolicen sagt das neue Recht nichts. Ebenso ist in den Brüsseler Verhandlungen anerkannt [3]), daß für die mit der

[1]) Einer Aenderung des Binnenschiffahrtsgesetzes bedarf es mithin entgegen Mittelstein (in DJZ. 1912 S. 707) nicht.
[2]) 2. Brüssel. Conf. S. 119.
[3]) 2. Brüssel. Conf. S. 120.

Unfallversicherung zusammenhängenden, besonderen Vorschriften über die Entschädigungsansprüche der Schiffsbesatzung (§ 1219 (898), 1226 Nr. 6 RVO.) keine Aenderung eintritt.

Die erste Voraussetzung für alle Ansprüche aus einem Zusammenstoß ist die Entstehung irgend eines Schadens, ob nun durch bloße Beschädigung oder völligen Verlust, ist auch ohne die besondere Betonung im § 734 HGB. einflußlos. Bezüglich Entstehung der Ansprüche erheben sich dann weiter folgende drei Fragen:

1. wer haftet,
2. wem wird gehaftet und
3. wann wird gehaftet.

1. Als haftungspflichtig würde zunächst die schadenstiftende Person selbst in Betracht kommen; es besteht kein Grund, neben dem Reeder nicht auch diese schadenstiftende Person für haftbar zu erklären [1]). Praktisch würde eine solche Klage freilich in den meisten Fällen resultatlos verlaufen. Das hat die Veranlassung dazu gegeben, daß man die persönliche Haftung des Urhebers des Unfalls der Landesgesetzgebung überlassen hat [2]). Nur die Haftung des Schiffs hat international geregelt werden sollen. In dieser Beziehung bezeichnet „navire" die für das Schiff haftenden Personen, d. h. die Schiffseigentümer oder andere Personen, welche das Recht der Vertragsstaaten ihnen gleichstellt, so in Deutschland die Ausrüster (§ 510 HGB., § 2 BSG.); das Uebereinkommen läßt hier die Landesgesetze in vollem Umfang bestehen. Die Ausdrucksweise entspricht im übrigen der auch im Handelsgesetzbuch und Binnenschiffahrtsgesetz üblichen [3]). Eine Haftung der Ladung ist dem internationalen Vertragsrecht ebenso fremd wie den Gesetzgebungen aller Einzelländer. Ein Arrest der Ladung ist nur gestattet zur Sicherung der Fracht, die dem Reeder zukommt und auf diesem Wege dem Beschädigten haftet [4]). Einer ausdrücklichen Erwähnung der Ladung, wie im § 734 Abs. 2 HGB., bedurfte es nicht, weil abweichende Rechte, wie derzeit bei Schaffung des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs [5]), heute nicht mehr existieren.

2. Das Schiff haftet nach Art. 1 bei einem Zusammenstoß

a) dem andern Schiff und seinem Zubehör,

b) den an Bord befindlichen Sachen und Personen.

---

[1]) A. A. eigentümlicherweise Autran in Revue Bd. IV S. 309.

[2]) 3. Brüssel. Conf. S. 46/47.

[3]) Vgl. HGB. §§ 700 Abs. 2, 734/35, BSG. § IV Abs. 3; der gleiche Ausdruck findet sich in der Seemanns-O. § 54.

[4]) Marsden S. 94.

[5]) Vgl. ROHG. Bd. 13 S. 115.

Nur Punkt b) bedarf einer Erläuterung. Die Worte „an Bord befindlich" wollen gegenüber dem früheren Rechtszustand keine Einschränkung sein, sondern sind nur hinzugefügt, um Mißverständnisse zu vermeiden. § 734 HGB. verlangte im Anschluß an eine Reihe von Bestimmungen des Handelsrechts über die Verhältnisse der Ladung bereits eine gleiche Auslegung [1]). Im übrigen wird Personen und Sachen Ersatz geschuldet ohne Unterschied, ob sie sich zur Zeit des Unfalls auf dem ersatzpflichtigen oder dem andern Schiff befanden. Unter die in Art. 1 ganz allgemein genannten „Sachen" fällt außer der eigentlichen Ladung auch das gesamte Gepäck der Passagiere und Besatzungsmitglieder. Mit „Personen" in Art. 1 sind alle an Bord befindlichen Personen gemeint, die Passagiere, die gesamte Besatzung des Schiffs, aber auch noch andere dritte Personen, die etwa nicht zur Besatzung gezählt werden, wie z. B. die Zwangslotsen. Der Kreis derjenigen Personen, die aus einem Zusammenstoß wegen erlittenen Schadens anspruchsberechtigt sind, kann sich in Ausnahmefällen erweitern durch die Angehörigen der Verletzten. Wann und in welchem Umfang dies möglich ist, hat nach wie vor die Landesgesetzgebung zu entscheiden [2]). Für Deutschland ist auf die §§ 844—846 BGB. hinzuweisen, die dem Beklagten im Falle der Tötung Ersatz der Beerdigungskosten, im Falle der Tötung oder Körperverletzung unter gewissen Voraussetzungen eine Geldrente für die einem Dritten entgehenden Dienste auferlegen.

Art. 1 des Uebereinkommens bedeutet für das deutsche Recht eine Behandlung *aller* an einem Zusammenstoß beteiligten Interessenten nach einheitlichen Grundsätzen. Das Handelsgesetzbuch wandte bisher ohne irgend welche innere Berechtigung die besonderen, für den Zusammenstoß gegebenen Vorschriften nur auf den Schaden an, welchen die Schiffe und die Ladung des fremden Schiffs erlitten hatte. Alle anderen wirtschaftlich aus demselben Unfall Ersatzberechtigten wurden den allgemeinen Regeln, d. h. dem § 485 HGB. bezw. § 3 BSG. in Verb. m. den §§ 823 ff. BGB unterworfen. Inhaltlich unterschied sich freilich diese Haftung von der Haftung gemäß den §§ 734 ff. HGB. nur hinsichtlich der

[1]) Vgl. HGB. §§ 519, 560, 567, 573, 574, 576, 577, 580, 581, 583, 635, 640; ferner RG. Bd. 9 S. 161; Brodmann Bd. 1 S. 139; Mittelstein Bd. 1 S. 392. Befindet sich die Ladung noch nicht an Bord, dann bei Verletzung der Ladung selbst ein Ersatzanspruch aus HGB. § 485 bzw. BSG. § 3 in Verb. m. BGB. §§ 823 ff. Ist nur das Recht der Ladung auf Beförderung verletzt, so außer in den Fällen des § 826 BGB. gar kein Anspruch, es sei denn, daß Eigner der Ladung und des Schiffs dieselbe Person sind, da in diesem Ausnahmefall ein dingliches, unter § 823 BGB. fallendes Recht des Eigners verletzt ist.

[2]) 4. Brüssel. Conf. S. 68/69.

Verjährung: praktisch konnte der Unterschied außerdem nur bei Klagen gegen das Nichttransportschiff in Erscheinung treten, da sich das Transportschiff zu allermeist durch vertragliche Abmachungen in den Konnossementen und Ueberfahrtsbilletten von jeder Haftung freizeichnet. Immerhin ist die durch das Uebereinkommen nunmehr geschaffene Neuerung auch in ihrem bescheidenen Umfang für Deutschland zu begrüßen.

§ 11.

3. Am wichtigsten ist für das Verhältnis des neuen Rechts zum geltenden deutschen, wie auch für die internationale Bedeutung der neuen Bestimmungen die Frage: wann wird gehaftet. Das Uebereinkommen erteilt die Antwort durch Entscheidung der einzelnen in Betracht kommenden Fälle. In den Artt. 2—4 wird unterschieden der Zusammenstoß, der durch Zufall, durch das Verschulden nur eines Schiffs und durch gemeinsames Verschulden verursacht ist.

Die leitenden Grundgedanken, die zu den drei einzeln gegebenen Lösungen geführt haben, sind in den Artt. 2—4 selbst enthalten und haben durch eine Vorschrift in Art. 6 Abs. 2 weitere Ergänzung gefunden. Auf der Antwerpener Conferenz des Comité maritime international im Jahre 1898 hatte man sich bereits einstimmig dafür entschlossen [1]), bei allen künftigen Beratungen über eventuelle Ersatzansprüche aus Zusammenstößen an dem allgemein für zivilrechtliche Haftung herrschenden Verschuldungsprinzip festzuhalten. Verschulden setzt Vorsatz oder Fahrlässigkeit voraus. Wie diese Begriffe nach oben und nach unten abzugrenzen sind, wird im Anschluß an die mannigfachen, in der Literatur aufgestellten Theorien zu lösen, im wesentlichen jedoch eine Frage des praktischen Takts sein. Falsch ist es jedenfalls, wenn Hindenburg [2]) selbst für die kleinsten, kaum bei ganz außerordentlicher Vorsicht vermeidbaren Versehen oder gar ausnahmslos für irrige Gesetzesauslegungen haften lassen will. Das hieße doch nur vom Verschuldungsprinzip unvermerkt zum Gefährdungsprinzip übergehen und den Reeder für alle Handlungen, nicht nur die schuldhaften verantwortlich machen.

Die Artt. 3 und 4 des Uebereinkommens sprechen vom Verschulden des Schiffs. Schiff bezeichnet in dieser Beziehung alle diejenigen Personen, welche eine Haftung des Schiffseigentümers herbeizuführen geeignet sind; in erster Linie sind damit gemeint der Kapitän, der Lotse, die Offiziere, im weiteren Sinne die gesamte Besatzung, nicht aber der

[1]) Comité Bullet. Nr. 5 S. 21.
[2]) Hindenburg S. 7/8.

Eigentümer selbst, wie Boyens [1]) annimmt, denn er würde bei eigenem Verschulden stets persönlich haften, auf die persönliche Haftung der schadenstiftenden Person bezieht sich jedoch das Uebereinkommen nicht. Im einzelnen bleibt es den Landesgesetzen überlassen, den Kreis der in Frage kommenden Personen zu bestimmen [2]). Die Einheit des Rechts wird darunter nicht zu leiden haben, denn erhebliche Divergenzen in diesem Punkt bestehen nicht.

Die Anwendung des Verschuldungsprinzips äußert sich in dem Ausschluß aller Haftung, wenn Zufall oder höhere Gewalt den Zusammenstoß herbeigeführt haben. Es mag vom Standpunkt des deutschen Rechts auffallend erscheinen, daß diese Folge des Verschuldungsprinzips nach der negativen Seite hin in dem Uebereinkommen zu einem besonderen Art. 2 Veranlassung gegeben hat. Die Bedeutung des Art. 2 für Deutschland liegt lediglich in der Schaffung eines einheitlichen internationalen Rechts, denn der in Art. 2 ausgesprochene Rechtssatz ist heute noch keineswegs Gemeingut aller Seestaaten, und ein Blick auf die geschichtliche Entwicklung zeigt, daß das Verschuldungsprinzip in ganzer Reinheit für Schiffszusammenstöße erst in neuerer Zeit zur Herrschaft gelangt ist. Im Mittelalter, das jeden Zusammenstoß wie ein zufälliges Ereignis behandelte, und auch noch in der ordonnance française sur la marine von 1689 (art. 10 livre 3, tit. 7) begegnet man allgemein dem Prinzip, daß bei abordage fortuit der gesamte Schaden von beiden Schiffen zu gleichen Teilen zu tragen sei. Eine gleiche Praxis hat sich trotz des code de commerce bis heute in den belgischen Fischereihäfen erhalten, sofern es sich um unbedeutende Havarien von Schiffereifahrzeugen bei Aus- oder Einfahrt in den Hafen handelt [3]). Wenn abgesehen von dieser auf ein bestimmtes Gebiet beschränkten Eigentümlichkeit heute alle modernen Staaten in einem abordage fortuit nur einen Fall der besonderen Havarie erblicken, so ist damit in dieser allgemeinen Fassung zu viel gesagt. Im Prinzip stimmen die Gesetzgebungen aller Länder überein, im einzelnen lassen indessen Holland und Portugal [4]) Ausnahmen zu, nämlich für die an einer Kollision beteiligten Schiffe, welche sich zur Zeit des Unfalls am Anker befanden. In beiden Staaten trägt das in Fahrt be-

---

[1]) Boyens in GZ. Bd. 54 S. 5.

[2]) 3. Brüssel. Conf. S. 72 (Kommissionsbericht L. Francks); ebenso Ritter S. 18/19. Für Deutschland wichtig die §§ 481, 485 HGB. und 3 BSG.

[3]) Vgl. Assoc. Belge, Bullet. Nr. 2 S. 7 und die dort angegebenen Entscheidungen belgischer Gerichte.

[4]) Holländisches Handelsgesetzbuch Art. 540: Portugiesisches Handelsgesetzbuch Art. 580.

findliche Schiff, abgesehen von seinem eigenen Schaden, auch noch die Hälfte des dem am Anker liegenden Schiff zugefügten Schadens. Ja Holland geht noch einen Schritt weiter und verteilt die dem in Fahrt befindlichen Schiff so entstandenen Mehrkosten zwischen dem Schiff und seiner Ladung. Dieser Rechtszustand führt zu unbilligen Ergebnissen – man denke nur an unvermutete Stürme – und läßt sich juristisch in keiner Weise rechtfertigen. Holland hatte daher schon auf der Antwerpener Conferenz des Comité maritime international auf sein Ausnahmerecht verzichtet[1]). Abs. 2 von Art. 2 hat dem definitiv Rechnung getragen. Das Verschuldungsprinzip ist nunmehr für Zusammenstöße ausnahmslos anerkannt.

Um den Wert dieses Prinzips nicht wieder zu veringern, ist ferner für alle aus einem Zusammenstoß fließenden Ansprüche dem Kläger der Nachweis des Verschuldens auferlegt, m. a. W. alle Befreiungen von der dem Kläger obliegenden Beweispflicht sind durch das Uebereinkommen beseitigt. Befreiungen solcher Art bestanden bisher in doppelter Beziehung: teils gewährte man dem Kläger indirekt Vergünstigungen, ließ ihm die Beweispflicht, gab ihm aber auch bei mangelndem Beweis in gewissem Umfang Rechte, teils stellte man Beweisvermutungen auf und wälzte dadurch direkt die Beweislast auf den Beklagten ab. Während nämlich Deutschland, Skandinavien, England, die Vereinigten Staaten von Amerika, Belgien und andere Staaten den Grundsatz actori incumbat onus probandi in voller Strenge durchführen und dem Kläger bei mangelndem Beweis für das Verschulden des Beklagten abweisen, enthalten die Handelsgesetzbücher von Frankreich, Holland, der Türkei und einer Reihe mittel- und südamerikanischer Staaten spezielle Vorschriften für abordage douteux. Die meisten dieser Handelsgesetze verteilen den Gesamtschaden bei abordage douteux gleichmäßig auf die beteiligten Schiffe, eine Minderheit teilt im Verhältnis des Werts oder gar der Tonnage der Schiffe, in Holland endlich wird bei der Wertberechnung auch der Wert der Frachten mit einbezogen. Der auf solche Weise dem Kläger zukommende Vorteil ist völlig unbegründet. Warum soll bei einem Zusammenstoß entgegen dem allgemeinen Grundsatz des probatorischen Rechts die praktische Wirkung einer Ungewißheit über das Vorhandensein einer Schuld und diejenige der Abwesenheit jener Schuld von einander abweichen? Mit dem Uebereinkommen sind nunmehr diese Anomalien

---

[1]) Comité Bullet. Nr. 5 S. 17.

verschwunden. Die bis heute streitige[1]) Frage, wie abordage douteux und fortuit gegen einander abzugrenzen sind, ist für den Richter durch die gleiche Behandlung beider irrelevant geworden. — Die besondere Bestimmung über abordage douteux in Art. 2 brauchte in den deutschen Gesetzentwurf nicht mit aufgenommen zu werden; im Uebereinkommen selbst durfte sie eben mit Rücksicht auf die Verschiedenheiten in den Landesgesetzen nicht fehlen.

Ebenso wie die Aufhebung der besonderen Behandlung bei abordage douteux bringt der deutsche Gesetzentwurf auch den Fortfall aller gesetzlichen Beweisvermutungen nur durch sein Schweigen zum Ausdruck. In letzterer Beziehung kam für Deutschland allein § 737 des Handelsgesetzbuchs in Betracht. Dieser Paragraph wurde gestrichen und damit zugleich eine ausdrückliche Vorschrift entsprechend Art. 6, Abs. 2, des Uebereinkommens entbehrlich. Die Bedeutung des Art. 6, Abs. 2 für Deutschland liegt also auch hier hauptsächlich in der Schaffung eines international einheitlichen Rechts. Ausländische Rechte operieren bis jetzt noch sehr viel mit gesetzlichen Beweisvermutungen. Meist[2]) handelt es sich darum, dem Beklagten den Exkulpationsbeweis aufzuerlegen, wenn es dem Kläger geglückt ist nachzuweisen, daß eine für das Verhalten der Schiffe vor oder nach dem Zusammenstoß erlassene Verordnung übertreten ist. Einige Länder gehen weiter und sprechen ähnlich wie § 737 HGB. eine Schuldvermutung auch dann aus, wenn ein Schiff beschädigt ist und es später noch weiteren Schaden erleidet, bzw. untergeht. Im Gegensatz dazu kennen andere Länder, wie beispielsweise Frankreich, bei Zusammenstößen überhaupt keine gesetzlichen Beweispräsumtionen. Für das Brüsseler Uebereinkommen gab es nur die eine Lösung, wie sie schließlich in Art. 6, Abs. 2, unzweideutig zum Ausdruck gelangt ist. Man konnte von den unbilligen Resultaten, zu denen gesetzliche Beweisver-

---

[1]) Meist werden als abordage douteux nur diejenigen Fälle behandelt, wenn dem Richter zwar bewiesen ist, daß ein Verschulden vorliegt, er aber nicht zu entscheiden vermag, welcher Partei das Verschulden zuzuschreiben ist (vgl. Repertoire Bd. V Nr. 1138; Comité Bullet. Nr. 5 S. 23). Dieser Ansicht entspricht die in Brüssel gebilligte, englische Uebersetzung „collision inscrutable" (vgl. Marsden S. 2; 2. Brüssel. Conf. S. 53). Andere Schriftsteller, wie Lyon-Caen Renault (Bd. VI Nr. 1001) rechnen dagegen auch die Fälle noch zu abordage douteux, in denen überhaupt nicht klargestellt ist, ob Zufall oder Verschulden den Zusammenstoß herbeigeführt hat.

[2]) Vgl. für England Merchant shipping act, sect 419 [4] und 422 [2], ferner Marsden S. 39 ff.; für die Vereinigten Staaten von Amerika Spencer S. 222. Die Ver. St. haben das Uebereinkommen übrigens nur unter dem Vorbehalt unterzeichnet, daß die in ihren Gesetzen aufgestellten, gesetzlichen Vermutungen durch Art. 6 Abs. 2 unberührt blieben (4. Brüssel. Conf. S. 60, vgl. Drucks. d. Rchtgs. 12. Leg.-Per. II. Sess. 1909/11 Nr. 978 S. 47).

mutungen unter Umständen, namentlich bei Nichthilfsleistung nach einem Zusammenstoß führen, ganz absehen. Wollte man gesetzliche Beweisvermutungen im Uebereinkommen zulassen, so hätten sie auch im Uebereinkommen selbst abschließend geregelt werden müssen; das erforderte einmal die erstrebte Einheit des Rechts; des weiteren wäre es widerspruchsvoll gewesen, in Art. 2 die Haftung für die Fälle des abordage douteux zu bestimmen und dann den Landesgesetzen die Sorge für Aufstellung gesetzlicher Schuldpräsumtionen zu überlassen. International ließen sich aber gesetzliche Beweisvermutungen nicht aufstellen, weil man damit einen Eingriff in die Beweissysteme der Einzelstaaten getan hätte. Man entschloß sich daher auf der 3. Brüsseler Conferenz [1]) nicht nur zur Unterdrückung der Legalvermutung bei Nichthilfsleistung, sondern zur Aufhebung aller Legalvermutungen in einem besonderen Art. 6 Abs. 2. Das bedeutet für die aus einem Zusammenstoß fließenden Ansprüche die lückenlose Durchführung der beiden leitenden Grundsätze: Haftung nur bei Verschulden und zugleich nur bei nachgewiesenem Verschulden.

Die Schuldvermutungen, die nach einer Reihe von Gesetzgebungen auf dem Schiff im Verhältnis zu der von ihm transportierten Ladung, den von ihm beförderten Passagieren usw. lasten, werden natürlich durch Art. 6 Abs. 2 ebensowenig wie durch Art. 2 berührt [2]), da das neue Recht sich nur auf die deliktische Haftung bezieht. Will das Transportschiff hier nicht zahlen, so muß es sich exkulpieren.

Den Legalvermutungen des Art. 6 Abs. 2 stehen die tatsächlichen Vermutungen gegenüber, d. h. alle diejenigen, welche nicht auf einem Gesetzestext beruhen. Sie werden durch das Uebereinkommen nicht berührt [3]), bilden sie doch einen Teil der allgemeinen Beweisregeln, nach denen der Richter sich seine Ueberzeugung bildet. Wie hierbei im einzelnen zu verfahren ist, wann der Richter einen Beweis als gelungen ansehen kann, ist eine Frage des praktischen Taktes, die sich allgemein und nun gar gesetzlich nicht festlegen läßt. Das Bestreben der Brüsseler Conferenzen ging gerade dahin, hier alles der Klugheit und Vernunft des Richters anheimzustellen. Art. 6 enthält, positiv ausgedrückt, den Grundsatz des § 286 ZPO.: freie Be-

---

[1]) S. 73, 118.
[2]) 2. Brüssel. Conf. S. 62.
[3]) 2. Brüssel. Conf. S. 26, 83; 3. Brüssel. Conf. S. 42, 73, 116 (Kommissionsbericht L. Francks).

weiswürdigung, Aufhebung aller den Richter bindenden Vorschriften.

Für die Materie des Zusammenstoßes von Schiffen haben sich nun in allen Seestaaten durch ständige, gleiche Rechtsprechung feststehende Regeln herausgebildet, denen zufolge der Kläger, wenn er gewisse Tatsachen vorgebracht und gegen die Angriffe der Gegenpartei verteidigt hat, seiner Beweislast genügt hat, sodaß nunmehr dem Beklagten der Exkulpationsbeweis obliegt. Als solche Tatsachen kommen in erster Linie in Betracht äußere Regelwidrigkeiten, die den Verdacht des Verschuldens, wie die Praxis gelehrt hat, nahelegen. So wird z. B. bei der Begegnung eines Dampfers mit einem Segler regelmäßig der Dampfer gemäß den Artt. 20 und 24 der Seestraßenordnung den Beweis erbringen müssen, daß ihn kein Verschulden treffe [1]; wenn ein in Fahrt befindliches Schiff unter normalen Umständen die Vorschriften, dem festliegenden aus dem Wege zu gehen, nicht befolgt hat, so wird es sich ebenfalls exkulpieren müssen [2], vorausgesetzt, daß das festliegende Schiff als solches für das in Fahrt befindliche erkennbar war, die gehörigen Lichter führte usw. Auch in Zukunft wird der Richter unter Umständen geneigt sein, ein Schiff, das infolge des Zusammenstoßes gesunken ist, von dem Nachweis des Verschuldens freizusprechen; der Grund für die Legalvermutung des § 737 HGB., daß nämlich der volle Beweis des Schadensersatzanspruchs meist wegen Mangels an Zeugen unmöglich sein wird [3], kann eben auch als Unterlage für eine tatsächliche Vermutung dienen. Dieser sogen. prima facie Beweis des Klägers unterscheidet sich inhaltlich von einer gesetzlichen Beweisvermutung dadurch, daß er dem Beklagten nicht den vollen Gegenbeweis auferlegt, sondern ihn nur verpflichtet, den gegen ihn sprechenden Verdacht zu entkräftigen, mag dann auch die Möglichkeit eines Verschuldens immer noch bestehen. M. a. W. der prima facie Beweis muß als widerlegt angesehen werden, wenn auch nur die „Wahrscheinlichkeit eines Gesamthergangs" dargetan ist, in dem auf Seiten des prima facie Schuldigen kein Verschulden zu erblicken ist [4]. Diese beschränkte Wirkung der tatsächlichen

---

[1] RG. Akt. Z. I 127/11.

[2] HGZ. 04 Nr. 88; weitere Beispiele HGZ. 04 Nr. 102; 05 Nr. 5, 14; 06 Nr. 23; 08 Nr. 14; RG. Bd. 69 S. 432; Hansa 49. Jahrg. S. 329/30; tribunal de commerce de Gand (13. Nov. 1910) in Droit maritime 1911 S. 91; tribunal de commerce d'Anvers (13. Febr. u. 8. April 1911) in Droit maritime 1911 S. 405, 603; vgl. ferner Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1013.

[3] Makower S. 185.

[4] RG. Bd. 69 S. 434.

Vermutungen vermeidet für den Beklagten ungerechtfertigte Härten, ist andererseits Grund genug, den Tatbestand nicht zu Ungunsten der Gegenpartei zu verdunkeln.

§ 12.

Von den verschiedenen Fällen eines Zusammenstoßes in den Artt. 2—4, in denen das Uebereinkommen Antwort auf die Frage: wann wird gehaftet? erteilt, fallen die Fälle des Art. 2 für eine Behandlung im einzelnen von vornherein aus. Sie sind eben nur Ausdruck der negativen Seite des allgemein für Ansprüche aus Zusammenstößen anerkannten Prinzips: Haftung lediglich bei nachgewiesenem Verschulden. Ueber die Ersatzansprüche selbst findet man eingehendere Bestimmungen daher nicht in Art. 2, sondern erst in den Artt. 3 und 4. Die dort aufgestellten Grundsätze treten am deutlichsten in die Erscheinung bei dem Regelfall eines Zusammenstoßes von nur zwei Schiffen. Wie ihre Anwendung auf den Ausnahmefall eines Zusammenstoßes von mehr als zwei Schiffen sich gestaltet, soll daher erst in zweiter Linie erörtert werden.

Art. 3 behandelt zunächst den einfacheren, wenn auch selteneren Fall, daß der Zusammenstoß durch Verschulden nur eines der Schiffe herbeigeführt ist. Das Uebereinkommen folgte hier der übereinstimmenden Vorschrift in den Landesgesetzgebungen aller Vertragsmächte und bestimmte, daß der Gesamtschaden von dem schuldigen Schiff zu tragen sei. Dabei ist es selbstverständlich einerlei, wer den Schaden erlitten, ob Personen oder Sachen, ob nur das fremde Schiff, eventuell mehrere fremde Schiffe, oder auch die Ladung; die Ladung wiederum kann dem Eigentümer des unschuldigen Schiffs gehören oder auch anderen dritten Personen. Nur gegenüber den an Bord des schuldigen Schiffs selbst befindlichen Interessenten kann die Haftung bei entsprechenden Negligenceklauseln beschränkt oder ausgeschlossen sein.

Während das Uebereinkommen über Bergung und Hilfsleistung besonders an die Beteiligung mehrerer Schiffe desselben Eigentümers gedacht hat, fehlt in dem Uebereinkommen über den Zusammenstoß eine entsprechende Bestimmung. Die Frage, wie hier zu entscheiden ist, wird immer dann akut werden, wenn die verschiedenen Schiffe bei verschiedenen Versicherungsgesellschaften versichert sind, da die Versicherungsgesellschaften hier gegeneinander prozessieren auf Grund der ihnen von den Reedern abgetretenen Rechte. Bei Selbstversicherung oder Versicherung bei einer und derselben Ge-

schaft fehlt jede Interessenkollision. Die Frage läßt sich infolgedessen nur im Zusammenhang mit dem Versicherungsvertragsrecht lösen. Eben deshalb ging sie über den Rahmen des Uebereinkommens hinaus und mußte der Landesgesetzgebung überlassen bleiben.

Das deutsche Recht erkennt einen Anspruch des unschuldigen Schiffs selbst nicht an[1]). Dagegen leiden die Ansprüche der Ladung usw. gegen das Nichttransportschiff nicht unter der Identität der Eigentümer der beiden kollidierten Schiffe, denn der Ladung gegebenüber wird das Nichttransportschiff als ein gewöhnlicher Dritter behandelt. Haben sich beide Schiffe von Kollisionsschaden freigezeichnet, so besteht ein Anspruch der Ladung eines Schiffs gegen dessen Eigentümer als gleichzeitigen Eigentümer des andern Schiffs nur dann nicht, wenn die Negligenceklausel allumfassend ist, d. h. wenn die betreffenden Interessenten gegenüber den schadenstiftenden Handlungen der Angestellten des Reeders

---

[1]) So mit Recht die herrschende Ansicht in Literatur und Rechtsprechung; vgl. Pappenheim S. 317 und in GZ. Bd. 38 S. 332; Sieveking, Seer. § 90 S. 147—149; Sieveking. Seevers.-Recht S. 97 zu § 820 HGB. Anm. 25; HGZ. 99 Nr. 83; 00 Nr. 26, 114; 01 Nr. 41; RG. Bd. 45. S. 54, Bd. 47 S. 168; entsprechend das englische und franz. Recht, vgl. Marsden S. 95/96, Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1072. Abweichend nur Cosack, Handelsr. S. 134, und zwar auf Grund dessen, daß ein Schiffseigentümer am eigenen Schiff Schiffsgläubigerrechte besitzen könne. Cosack übersieht dabei, daß die Bejahung der Schiffsgläubigerrechte am eigenen Schiff nur eine notwendige Voraussetzung für die Lösung der Frage ist, nicht die Lösung selbst. Es handelt sich darum, festzustellen, ob die Entstehung solcher Schiffsgläubigerrechte am eigenen Schiff auch für die Fälle des Zusammenstoßes vom Handelsgesetzbuch anerkannt ist. Das muß entgegen Cosack mit der herrschenden Ansicht verneint werden. § 485 HGB., auf den die §§ 734 ff. zurückgehen, und entsprechend § 3 BSG. gehen davon aus, daß der Schiffseigentümer wegen der mit der Schiffahrt verbundenen Gefahr für den durch Verschulden seiner Angestellten verursachten Schaden mit Schiff und Fracht haften müsse. Das Reichsgericht (Bd. 45 S. 55) betont mit Recht, daß der Zweck des § 485, nämlich der Schutz dritter, unbeteiligter Personen, vereitelt würde, wenn man den Schiffseigner selbst zu den Schadensersatzberechtigten zählen und ihm Schiffsgläubigerrechte einräumen wollte. Weiter ist darauf hinzuweisen, daß im Seeversicherungsrecht eine Bestimmung fehlt, die den Schiffseigentümer zweier miteinander kollidierter Schiffe auf Grund der Versicherung für das s c h u l d i g e Schiff verpflichtete, auch den dem unschuldigen Schiff entstandenen Schaden zu ersetzen. Gemäß § 820 HGB. braucht der Versicherer nur den mittelbaren Schaden des Versicherten zu ersetzen, den der Versicherte selbst einem D r i t t e n zu ersetzen hatte. Noch deutlicher als in § 485 HGB. weist diese Ausdrucksweise hier darauf hin, daß mit einem Dritten nicht der Schiffseigentümer gemeint sein kann: der Dritte steht im Gegensatz zu dem Versicherten, der Versicherte aber wieder im Gegensatz zu dem, wenn auch noch so verselbständigten Schiff, da nicht das Schiff, sondern der Versicherte die Versicherungsprämie bezahlt.

allgemein verzichtet haben[1]). Ebenso ist zu entscheiden, wenn auch die Ladung dem Eigentümer der beiden Schiffe gehört.

§ 13.

Art. 4 des Uebereinkommens behandelt den weitaus am meisten vorkommenden Fall, daß ein Zusammenstoß durch gemeinsames Verschulden der beteiligten Schiffe verursacht ist.

Abs. 1 von Art. 4 entscheidet zunächst die Frage, wie die Schiffe selbst, im Verhältnis zueinander den ihnen erwachsenen Schaden zu tragen haben, ohne Rücksicht darauf, ob die Schiffe den Schaden direkt oder indirekt durch Entschädigung Dritter erlitten haben. Die Gesetzgebungen der verschiedenen Länder gehen hier weit auseinander. Vier verschiedene Systeme lassen sich aufstellen:

1. In einer Reihe von Staaten, so insbes. in Italien, Holland, Japan, Spanien, bis zum Jahre 1900 auch noch in Deutschland, wird den Schiffen jeder Ersatzanspruch abgesprochen; wer den Schaden erlitten hat, muß ihn auch definitiv tragen.

2. Die Türkei und Aegypten[2]) machen aus dem abordage par faute commune eine Art havarie grosse, d. h. sie verteilen den Gesamtschaden nach Verhältnis des Werts der Schiffe und ihrer Ladung.

3. England schlägt einen einfacheren Weg ein; der Schaden fällt hier jedem Schiff zur Hälfte zur Last.

4. Endlich nehmen Frankreich, Belgien, Deutschland, Skandinavien und andere Länder die Größe des beiderseitigen Verschuldens zum Maßstab für die Verteilung.

Während System 2 jeder Logik entbehrt[3]), vergessen die Systeme 1 und 3, daß die auf beiden Seiten begangenen Fehler zu allermeist ungleich in ihrer Schwere und Wirkung sind. Wenn auch praktisch genommen beide Fehler zusammen die Kollision herbeigeführt haben, so setzt sich doch das Ganze aus zwei verschiedenen Faktoren zusammen, die folglich auch analysiert werden müssen. Tut man das, so würde es den allgemeinen Rechtsprinzipien zuwiderlaufen, einen leichten und einen schweren Fehler auf eine Stufe stellen zu wollen. So hatte das Proportionalsystem am meisten Aussicht auf Erfolg. Ihm huldigte man in vielen Ländern. In den 80er

---

[1]) Marsden S. 95/96; vgl. ferner Carver S. 924 und Autran S. 150; Sieveking, Seevers.-R. S. 98 zu § 820 HGB. Anm. 28 in der dort gegebenen Form zu allgemein.

[2]) Wenigstens bei den Cours mixtes.

[3]) Rolin Nr. 272 S. 202.

Jahren war es bereits auf den Kongressen von Antwerpen und Brüssel angenommen. Die beteiligten Kreise, Versicherer, Reeder und Ladungsinteressenten äußerten sich in Brüssel gutachtlich in eben dem Sinne. Die gegen das Proportionalsystem geltend gemachten Bedenken, es vermehre die Zahl der Prozesse, vor allem der Berufungen, stellten sich bei näherer Betrachtung als unbegründet heraus. Denn man prozessiert und appelliert zuallermeist nicht, um die zum Haftungsmodus erhobene Proportion geändert zu sehen, sondern um von der Haftung ganz frei zu kommen.

In Art. 4 Abs. 1 ist nunmehr das Proportionalsystem international anerkannt[1]). Deutschen Schiffen ist hierdurch überall, wo sie in Rechtskonflikte geraten, gleiche Behandlung zugesichert. Das deutsche Recht selbst ist unverändert geblieben. Die Beweislast regelt sich nach denselben Grundsätzen, wie sie § 735 Abs. 2 HGB. enthält.

Bei Abwägung des beiderseitigen Verschuldens hat der Richter auch in Zukunft volle Schätzungsfreiheit. Art. 4 spricht zwar nicht, wie § 735 Abs. 2 HGB., von „andern" in Betracht zu ziehenden „Umständen", sondern denkt nur an das beiderseitige Verschulden. Darin liegt jedoch keine Einschränkung: einmal werden neben dem Verschulden andere Umstände praktisch nur selten Bedeutung haben[2]), zweitens ist der Richter auch nach dem neuen Recht nicht behindert, neben dem Verschulden noch auf andere Umstände, insbes. auf das größere oder geringere Verursachen Gewicht zu legen[3]). Es wird Fälle geben, in denen dem einen Schiff ein großes Versehen zur Last fällt, dem andern nur ein geringes, in denen aber gerade das geringe Versehen den Unfall bestimmend herbeigeführt hat. Die objektiven Folgen eines Verschuldens sind also nicht nur für die Frage, ob das Verschulden überhaupt kausal gewesen ist, sondern unter Umständen auch für die weitere Frage zu berücksichtigen, wie die Quoten des zu ersetzenden Schadens festzusetzen sind[4]). Im einzelnen wird der Richter zu prüfen haben, wer die gefahrvolle Lage herbeigeführt hat, vor allem wer die Befolgung der Vorschriften der Seestraßenordnung oder verwandter Gesetze außer Acht gelassen hat, da es sich hier

---

[1]) Aus verfassungsrechtlichen Gründen behielten sich die Ver. Staaten von Amerika vor, die Bestimmungen über Verschulden und Schaden nur vor den Admiralitäts- und Seegerichten zur Anwendung zu bringen, 4. Brüssel. Conf. S. 60, vgl. dazu Drucks. d. Reichstgs. 12. Leg.-Per. II. Sess. 1909/11 Nr. 978 S. 47.

[2]) Rolin S. 250 S. 187.

[3]) Vgl. die Berichte in der 3. Brüssel. Conf. S. 73, 121.

[4]) Nicht im Sinne des Uebereinkommens daher Sieveking, Seer. § 85 S. 135.

stets um Maßnahmen handelt, die bereits vor Eintritt der Gefahr zu ergreifen sind [1]). Hat das eine Schiff vorsätzlich gehandelt, so wird das meist Grund genug sein, ihm den ganzen Schaden aufzubürden [2]), doch auch hier läßt sich ein Prinzip nicht aufstellen, die Umstände des Einzelfalls haben zu entscheiden. Umgekehrt gibt es auch keine Präsumtion für eine Teilung des Schadens zur Hälfte, wie sie England auf der 3. Brüsseler Conferenz [3]) wünschte; nur wenn das beiderseitige Verschulden nach sorgfältiger Prüfung als gleich erscheint oder ein anderes Verhältnis sich nach den Umständen nicht feststellen läßt, sind die Schiffe als zu gleichen Teilen ersatzpflichtig zu erklären.

§ 14.

Während Abs. 1 von Art. 4 nur allgemein den Teilungsmodus aufstellt und bestimmt, wieviel des Gesamtschadens im Endresultat jedes schuldige Schiff auf sich zu nehmen hat, gibt Abs. 2 näheren Aufschluß darüber, wie die Schiffe den an Bord befindlichen Sachen, insbes. der Ladung gegenüber haften. Für den Rechtszustand vor dem Uebereinkommen sind auch hier vier verschiedene Systeme aufzustellen:

1. Holland gibt der Ladung ebensowenig wie dem Schiff irgend einen Ersatzanspruch.

2. Desgleichen stellt England [4]) Schiff und Ladung in eine Reihe, gewährt der Ladung also einen Anspruch gegen jedes der beiden Schiffe auf die Hälfte des Schadens.

3. In den meisten Seestaaten, unter ihnen Frankreich [5]), Deutschland, Italien, Skandinavien, den Vereinigten Staaten von Amerika [6]) kann die Ladung solidarisch gegen beide Schiffe vorgehen, die unter sich dann den Regreß auszufechten haben.

---

[1]) Vgl. RG. Bd. 67 S. 50 und in JW. 07 S. 844.
[2]) Vgl. HGZ. 04 Nr. 27.
[3]) S. 45.
[4]) Marsden S. 130; Carver S. 922/23; Abbott S. 912.
[5]) Jedenfalls grundsätzlich Solidarhaftung, denn die Fälle eines délit criminel oder die Fälle, in denen sich das Verhältnis der den Schiffen zufallenden Schuld nicht feststellen läßt, sind bei Schiffskollisionen äußerst selten; vgl. dazu Cour d'Appel d'Aix in Revue Bd. XXV. S. 22 und Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1012 S. 147/48.
[6]) Spencer S. 369.

4. Die jüngste Rechtsprechung und Literatur Belgiens endlich tritt für proportionale Ansprüche der Ladung entsprechend der Schwere des Verschuldens ein [1]).

Mit Einführung des Proportionalhaftungssystems für die Schiffe schieden die Systeme 1 und 2 für eine internationale Regelung der Ladungsansprüche von selbst aus. Die Frage konzentrierte sich darauf, ob man der Ladung solidarische Ansprüche gegen beide Schiffe oder proportionale Ansprüche gegen jedes einzelne Schiff geben sollte. Für Solidaransprüche sprachen die Regeln der Logik: beide Schiffe haben den Ladungsschaden verursacht und verschuldet, die Ladung selbst aber ist frei von Verschulden. In dieser Weise argumentierten in den Verhandlungen des Comité maritime international insbesondere die Vereinigten Staaten von Amerika [2]) und anfangs auch Deutschland. Nach langen Kämpfen hin und her hat sich das Uebereinkommen schließlich gegen solidarische und für proportionale Ansprüche entschieden. Schiff und Ladung sollen im Verhältnis zu Dritten als eine Einheit behandelt werden, folglich die Ladung entsprechend dem englischen und holländischen System das Los des Schiffs teilen. Vom Standpunkt der Verschuldungstheorie ließ sich dieser Satz allerdings nicht rechtfertigen, denn das Zivilrecht unterscheidet bei Ansprüchen unschuldiger Dritter nicht zwischen leichtem und schwerem Verschulden. Man vermied aber durch die neue Bestimmung all die Unbilligkeiten, zu denen bei Solidaransprüchen das kontinentale Reederhaftsystem und die heute allgemein üblichen Konnossementsklauseln führen. Wenn nämlich ein Schiff vom Recht des Abandons Gebrauch machte, würde unter Umständen das andere Schiff, dem nur ein ganz geringes Versehen zur Last fiel, zum Ersatz des gesamten Ladungsschadens verurteilt werden, ohne sich im Wege des Regresses erholen zu können. Solidaransprüche bieten ferner nach der herrschenden Rechtsprechung das beste Mittel, sich der Wirkungen der Negligenceklauseln zu entschlagen: man erhebt den ganzen Schaden von dem Nichttransportschiff und überläßt es diesem, sich an dem Transportschiff zu erholen. So kommt es bisweilen, daß das Transportschiff zahlen muß, wenn auch das Nichttransportschiff ein Versehen begangen hat, dagegen frei von jeder Haftung ist, wenn es allein den Zusammenstoß verschuldet hat. In dieser

[1]) 2. Brüssel. Conf. S. 99; Smeesters in Droit maritime 1911 S. 521 ff. und Jacobs Bd. II Nr. 917 S. 510, die nur dann Solidaransprüche anerkennen, wenn ein einziges, gleichartig vollendetes Delikt vorliegt und das Tun jedes der Schiffe für sich allein den ganzen Schaden verursacht hat, Fälle, die bei Schiffszusammenstößen undenkbar sind.

[2]) Comité Bullet. Nr. 6 S. 57.

doppelten Richtung kommt Art. 4 Abs. 2 den berechtigten Wünschen aller an der Seefahrt interessierten Kreise entgegen. Das Uebereinkommen verhilft dem Ergebnis, das nach § 735 Abs. 2 HGB. erreicht werden konnte, aber häufig wegen der beschränkten Reederhaftung nicht erreicht wurde, von vorneherein zum Erfolge.

Die praktische Geltendmachung der auf diesem Wege abweichend vom Handelsgesetzbuch geregelten Ladungsansprüche hat dem Comité maritime international und auch den Brüsseler Conferenzen einige Schwierigkeiten bereitet. Es handelte sich dabei um die Frage, wie die Beweislast zu verteilen sei, ob die Ladung nur den Nachweis des Verschuldens oder auch den Nachweis des dem beklagten Schiff zukommenden Anteils am Verschulden zu erbringen habe. Das letztere entspräche dem Grundsatz, daß der Kläger sämtliche Klagvoraussetzungen zu beweisen hat. Es hieße indessen, der Ladung ein Zuviel zumuten. Es genügt, daß die Ladung nach den Beweisregeln des allgemeinen bürgerlichen Rechts das Verschulden des beklagten Schiffs dartut. Sache dieses Schiffs ist es dann, im Wege der Einrede sich auf das mitwirkende Verschulden des andern Schiffs zu berufen. Gelingt es dem Schiff nicht, Existenz und Maß dieses Verschuldens in dem Maße nachzuweisen, daß der Richter die Schwere des beiderseitigen Verschuldens abzuschätzen vermag, so trifft das beklagte Schiff die ganze Ersatzpflicht. Sind die Umstände jedoch genügend geklärt und fehlt es nur an einer Feststellung des Gradunterschieds im Verschulden, dann wird der Richter der klagenden Ladung auch nur die Hälfte des eingeklagten Schadens zusprechen [1]).

Diese Verteilung der Beweislast in Klagbehauptung und Einrede beseitigt ungerechtfertigte Härten des Proportionalsystems. Stellen sich Härten nicht aber von neuem, jedenfalls nach deutschem Recht, ein bei Verteilung der Prozeßkosten? § 92 ZPO. bestimmt, daß wenn eine Partei teils obsiegt, teils unterliegt, die Kosten gegeneinander aufzuheben oder verhältnismäßig zu teilen sind. Man denke an einen Zusammenstoß zweier Schiffe A und B. Das verursachende Verschulden des Schiffs A ist mit $^3/_4$, das des Schiffs B mit $^1/_4$ festgesetzt. Die Ladung des Schiffs A ist infolge Negligenceklausel in den Konnossementen auf die Klage gegen Schiff B beschränkt. Der Gesamtschaden der Ladung in Höhe von M. 400.000. – wird geltend gemacht, bevor der zwischen den Schiffen anhängige Prozeß zur Entscheidung gelangt ist. Auf Grund erhobener Einrede

[1]) 3. Brüssel. Conf. S. 45; vgl. dazu die Bemerkungen Rolins Nr. 288 S. 215.

des Schiffs B wird der Ladung nur ein Ersatzanspruch in Höhe von M. 100.000.— zugesprochen. Die Gesamtprozeßkosten erreichen den Betrag von M. 20.000.—. Nach § 92 ZPO. müßte davon die Ladung M. 15.000.—, das Schiff B M. 5000.— tragen. Der Ladung würden die so hohen Kosten endgültig zufallen, da sie sich an ihrem mitschuldigen Transportschiff A in keiner Weise erholen kann, während Schiff B, falls ihm die Gesamtkosten in Höhe von M. 20,000.— auferlegt wären, im Wege des Regresses M. 15,000.— auf Schiff A abwälzen könnte und nur bei Abandon des Schiffs A eventuell Schaden erleiden würde. Schon dies höchst ungerechte Ergebnis legt es nahe, § 92 Abs. 1 ZPO. auf die Ladung nicht anzuwenden. Die Anwendung widerspricht aber auch der ratio des § 92 Abs. 1 ZPO. Abs. 1 dieses Paragraphen ist im Gegensatz zu Abs. 2 gesetzt und betrifft die Fälle, in denen der Kläger durch eigenes Verschulden, sei es z. B. durch zu hoch angegebenen Schaden, sei es infolge konkurrierenden eigenen Verschuldens (§ 254 BGB.) zu einem Teil unterliegt. Diesen Fällen darf der oben angegebene Fall nicht gleichgestellt werden, denn dort wird die Ladung wegen Verschuldens eines am Prozeß selbst nicht beteiligten Dritten teilweise abgewiesen.

Ist Abs. 1 von § 92 ZPO. unanwendbar wegen widersprechender ratio, so steht der Anwendung von Abs. 2 an sich der Wortlaut entgegen. Der Forderungsbetrag der Ladung hängt nicht von dem richterlichen Ermessen, sondern von dem konkurrierenden Verschulden des andern Schiffs ab. Fälle, wie sie künftig gem. Art. 4 Abs. 2 des Uebereinkommens der Praxis begegnen werden, waren bisher unbekannt und konnten daher in der Zivilprozeßordnung gar nicht vorgesehen werden. Der leitende Grundgedanke von Abs. 2 § 92 ZPO., daß nämlich in gewissen Fällen eine auch erhebliche Zuvielforderung gar nicht zu vermeiden ist [1]), verlangt aber die Anwendung von Abs. 2 § 92 ZPO. auf die Ladung. Es ist eben etwas anderes, ob die Ladung ganz unterliegt oder ob nur zum Teil infolge der neu eingeführten Proportionalhaftung, denn darüber, ob das beklagte Schiff schuldig oder unschuldig ist, lassen sich vor Anstrengung des Prozesses schon Anhaltspunkte gewinnen; man wird keine Klage anstrengen, wenn man hierüber nicht orientiert ist. Das nötige Beweismaterial kann man vom Transportschiff fordern [2]). Wohl aber ist das genaue Verhältnis des beiderseitigen Verschuldens unmöglich festzustellen. — Dem

[1]) Begr. d. Entw. z. ZPO. bei Hahn Bd. I S. 198; Gaupp-Stein Bd. I S. 184; Struckmann-Koch S. 105.

[2]) Vgl. Seuff. Arch. Bd. 50 Nr. 33.

schuldigen Schiff B sind daher in dem angegebenen Beispiel gem. § 92 Abs. 2 ZPO. die Gesamtprozeßkosten von M. 20.000.— aufzubürden.

Die praktische Geltendmachung der Ladungsansprüche kann zu weiteren Schwierigkeiten führen, wenn mehrere Gerichte sich mit den Ansprüchen zu befassen haben. Häufig wird nicht etwa ein und dasselbe Gericht über alle Ansprüche, sowohl die der Ladung wie die der Schiffe, entscheiden, sondern die Ladung wird, vorausgesetzt, daß sie gegen beide Schiffe vorgehen kann [1], gezwungen sein, ihre Klage gegen das Schiff A vor einem andern Gericht geltend zu machen, als ihre Klage gegen das Schiff B. Mit dieser Situation ist die Möglichkeit gegeben, daß die richterliche Prüfung der Verschuldensanteile in beiden Prozessen ein verschiedenes Bild zeigt. Gericht X hält beispielsweise Schiff A zu 3/4, Gericht Y Schiff B zu 3/4 für schuldig. Die Ladung erlangt in solchen Fällen entweder zu wenig Ersatz oder auch zu viel. § 325 ZPO. kann nicht zur Anwendung gelangen, da keine Rechtsnachfolge oder etwas Aehnliches besteht. § 325 würde vielmehr zu der Unbilligkeit führen, daß dem zweiten, bisher noch nicht verurteilten Schiff die Gelegenheit genommen wäre, sich selbständig zu verteidigen und dadurch für sich eventuell ein günstigeres Verhältnis des Verschuldens zu erzielen. Ebensowenig wie der Prozeß zwischen einem der Schiffe und der Ladung für das andere Schiff, würde der Prozeß zwischen den Schiffen selbst für die Ladung maßgebend sein. Die Wirkung des ersten Prozesses erschöpft sich damit, daß sein Urteil für den zweiten Prozeß leitend sein wird.

Das Bestreben der Rechtsprechung muß dahingehen, Unbilligkeiten soweit wie irgend möglich auszumerzen. Ein allgemeines Prinzip läßt sich indessen nicht angeben. Vielmehr muß von Fall zu Fall geprüft werden, ob und welche Maßnahmen das Gesetz dem Richter an die Hand gibt.

Sind gegen beide Schiffe Gerichtsstände in Deutschland begründet, so ist die Ladung durch die Bestimmungen der Zivilprozeßordnung gegen irgend eine Benachteiligung ihrer Ansprüche hinreichend geschützt. Die Ladung wird entweder beide Schiffe als Streitgenossen gem. § 59 verklagen, da beide aus der gemeinschaftlich begangenen, unerlaubten Handlung ersatzpflichtig sind [2], oder sie wird, wofern sich eine gemeinsame Klage wegen Verschiedenheit der beider-

[1] d. h. dann, wenn sich das Transportschiff nicht von der Haftung freigezeichnet hat oder die Freizeichnung auf die Mitschuld des Transportschiffs nicht wirkt (vgl. Boyens in GZ. Bd. 51 S. 130).

[2] Vgl. Seuff. Bd. I S. 98.

seitigen Gerichtsstände nicht anstrengen läßt, das zweite, nicht verklagte Schiff durch Streitverkündung gemäß § 72 in den Prozeß hineinziehen mit der Begründung, sie wolle, falls ihre Ansprüche gegen das verklagte Schiff B zu einem Teile abgewiesen würden, Schiff A in Anspruch nehmen. In beiden Fällen würde das zuerst angerufene Gericht das Maß der beiderseitigen Schuld endgiltig feststellen. Wäre die Ladung infolge Nichtbeitritts gezwungen, gegen das zweite Schiff in einem anderen Gerichtsstand eine besondere Klage zu erheben, so steht einer andern Bewertung des Verschuldens und damit einer Verschlechterung der Ladung doch § 68 entgegen, wonach das im ersten Rechtsstreit festgelegte Verhältnis des beiderseitigen Verschuldens auch den Richter im zweiten Prozeß bindet [1]).

Wie aber, wenn das eine der beiden Schiffe im Ausland verklagt werden muß, weil für dies Schiff in Deutschland kein Gerichtsstand, auch nicht nach § 23 ZPO. begründet ist? De Valroger will hier dadurch helfen, daß er ebenso wie im Inland der Ladung das Recht einräumt, das andere ausländische Schiff durch Streitverkündung in den ersten Prozeß hineinzuziehen [2]). Einer solchen international wirkenden Streitverkündung darf man indessen nicht das Wort reden [3]). Das internationale Zivilprozeßrecht hat noch keine Maßnahmen in dieser Richtung getroffen. Die deutsche Zivilprozeßordnung berücksichtigt ausländische Urteile allein in den Fällen des § 328. Danach werden ausländische Urteile nur insoweit anerkannt, als es sich um die Wirkungen für und gegen Kläger und Beklagten handelt, d. h. diejenigen Personen, die in diesen beiden Rollen am Rechtsstreit teilgenommen haben. Zu dieser beschränkten Auslegung zwingen einmal die Worte „zuständig" in Nr. 1 und „Beklagter" in Nr. 2 von § 328. Des weiteren ist auf die enge Stellung zwischen § 328 und § 322 ZPO. hinzuweisen. § 328 ist 1908 neu geschaffen, um die früher auf die Vollstreckung eingeschränkte Anerkennung ausländischer Urteile auf andere Fälle, insbes. die Einrede der rechtskräftig entschiedenen Sache auszudehnen. Weiter gehen wollte man nicht. § 322 behandelt aber nur den durch Klage oder Widerklage erhobenen Anspruch. Abgesehen davon kommt einem Urteil gegenüber den Nebenintervenienten eine Wirkung der Rechtskraft nicht zu, da es an den Voraussetzungen von § 325 fehlt; § 69 bedeutet nach dem Wortlaut der Zivilprozeßordnung

[1]) Vgl. Gaupp-Stein Bd. I S. 208.
[2]) Comité Bullet. Nr. 6 S. 125 (Londoner Conferenz).
[3]) RG. Bd. 55 S. 238/40.

und den Wirkungen anderer Bestimmungen keine Rechtskraft [1]). Da eine internationale Streitverkündung mithin ausgeschlossen ist, so wird sich auch in Zukunft in den Fällen, wo die Ladung das eine Schiff im Ausland, das andere im Inland verklagen muß, eine Schädigung der Ladungsansprüche nicht immer vermeiden lassen.

Das beste Mittel gegen eine ungerechtfertigte Mehrentschädigung der Ladung bildet das Interesse, das die Ladung in solchen Fällen daran hat, soweit wie irgend möglich sich vor eigenem Schaden zu schützen. Es kommen also hier ernstlich nur die Fälle in Betracht, in denen es der Ladung nicht gelungen ist, durch Klagenhäufung oder Streitverkündung das Maß des beiderseitigen Verschuldens der Schiffe durch ein und dasselbe Gericht feststellen zu lassen. Es ist dann von dem Grundsatz auszugehen, daß, wenn das eine Schiff verklagt und in einem gewissen Verhältnis oder bis zu einer bestimmten Höhe für haftbar erklärt ist, das andere Schiff das Recht haben soll, in demselben Maße gegenüber der Ladung von jeder Haftpflicht befreit zu werden [2]). Der Grundsatz läßt sich bis auf einen Ausnahmefall im deutschen Recht stets durchführen:

1. Ist Klage gegen das zweite Schiff erhoben, noch ehe die Entscheidung gegen das erste Schiff rechtskräftig geworden ist, so ist zwar eine Aussetzung des zweiten Rechtsstreits bis zur rechtskräftigen Entscheidung des ersten ausgeschlossen [3]), da die Voraussetzungen von § 148 ZPO., d. h. eine notwendige Abhängigkeit der beiden Prozesse von einander nicht vorliegt. Beide Parteien können aber durch mündliches Vorbringen versuchen, eine Mehrentschädigung der Ladung über 100% zu vermeiden.

2. Führt der Weg ad 1 nicht zum Ziel und ist nunmehr eins der Schiffe rechtskräftig verurteilt, so kann das andere Schiff, solange es selbst noch nicht rechtskräftig verurteilt ist — allenfalls im Rechtsmittelwege — geltend machen, daß der Ladung Ansprüche nur noch in der Höhe zustehen, in der es nicht bereits durch rechtskräftiges Urteil in dem ersten Prozeß Ersatz erlangt hat. Diese Einwendung verkümmert nicht dadurch, daß das erste Schiff etwa zahlungsunfähig ist oder die Ladung wegen Abandons des Schiffs in praxi nicht entschädigt wird. In diesen Fällen hat dem Anschein nach das zweite Schiff einen Vorteil, jedoch auch nur dem

---

[1]) Ebenso Boyens in GZ. Bd. 51 S. 130, ohne auf die Frage im einzelnen näher einzugehen.

[2]) Comité Bullet. Nr. 6 S. 127.

[3]) Anders Boyens in D. V. f. I. Seerecht, Bericht der Mitgliederversammlung vom 6. Mai 1899.

Anschein nach, denn oft wird das erste Urteil für den Richter im zweiten Prozeß bestimmend sein: lautet es verhältnismäßig ungünstig, so wird eventuell das zweite Schiff darunter leiden.

3. Sind beide Schiffe rechtskräftig verurteilt und ist außerdem von dem ersten Schiff schon erfüllt, so steht dem zweiten Schiff das Recht zu, noch in der Zwangsvollstreckung einzuwenden, daß die Ladung unter Hinzurechnung des von ihm, dem zweiten Schiff, Geforderten tatsächlich mehr als 100% ihres Schadens erhalte. Hier hat also in letzter Linie die Zahlungsfähigkeit der Schiffe zu entscheiden. Als gesetzliche Bestimmung für die Einwendung kommt § 767 ZPO. in Betracht. Unter § 767 fällt insbesondere die Einwendung der Erfüllung. Von einer solchen darf man hier aber wohl sprechen: die beiden Klagen gegen die Schiffe wirken gemeinsam auf denselben Erfolg, die Schadloshaltung der Ladung, hin. Ist dieser Erfolg erreicht, so kann man von einer Erfüllung reden, wenn auch auf den rechtskräftig festgestellten Einzelanspruch noch nicht voll bezahlt ist. Wirtschaftlich liegt der Fall ebenso wie bei einer Solidarklage, nur daß dort zwei gleiche Ansprüche auf dasselbe Ziel, hier dagegen zwei verschiedene Ansprüche auf dasselbe Ziel vorliegen. Das Mittel, das unser Recht dem Beklagten vor Rechtskraft an die Hand gibt, muß ihm auch nach Rechtskraft noch zustehen. Ungerecht mag es dabei erscheinen, daß oft der Zufall entscheidet, gegen wen der Gläubiger zuerst vollstreckt. Ein solcher Zufall ist aber auch sonst nicht selten, so z. B. bei Begründung des forum arestii gegen Schiffe; Sturm, Nebel usw. geben hier bisweilen den Ausschlag.

4. Sind beide Schiffe rechtskräftig verurteilt und haben auch bereits beide bezahlt, dann versagt freilich das deutsche Recht. Einer condictio sine causa stände stets die Einrede der rechtskräftig entschiedenen Sache entgegen, und auf neue, durch die Rechtskraft nicht ausgeschlossene Einreden stützt sich der Beklagte dann nicht, wenn er nur behauptet, der rechtskräftig festgestellte Anspruch bestehe nicht in seiner vollen Höhe [1]). Ein Recht der Ladung, nach ihrem Belieben den Ueberschuß dem einen oder andern Schiff zukommen zu lassen, wie es der deutsche Verein für internationales Seerecht aufstellen wollte [2]), entbehrt jeder Grundlage und für

[1]) Gaupp-Stein Bd. II S. 486; Staudinger Bd. II 2 S. 1555.

[2]) D. V. f. I. Seerecht, Bericht der in der Sitzung des Centralausschusses vom 23. Juni 1898 niedergesetzten Kommission über die Fragen: En cas d'abordage par faute commune les propriétaires de la cargaison et les tiers doivent-ils avoir un recours solidaire contre les deux navires en faute? Faut-il au moins décider, qu' à l'égard des propriétaires de la cargaison et des tiers, la preuve d'une faute partagée incombe aux navires? S.7.

die Schiffe zudem jedes praktischen Vorteils, da ihm keine Klage auf Seiten der Schiffe entspricht. In den gen. Fällen ist also die Möglichkeit gegeben, daß die Ladung mehr als 100% ihres Schadens erhält, aber die Fälle bieten nicht mehr Anlaß zur Kritik, als wenn sonst jemand ohne seine Schuld rechtskräftig verurteilt ist, im guten Glauben zahlt und erst nachträglich die Nichtigkeit des Anspruchs erfährt, ohne sie geltend machen zu können.

Unberührt durch Art. 4 bleiben die vertraglichen Ansprüche der Ladung gegen ihr Transportschiff, einerlei ob sie gesetzlich (vgl. das Handelsgesetzbuch, für die Vereinigten Staaten von Amerika auch die Harter Act) oder durch Parteivereinbarung festgelegt sind. Das muß an dieser Stelle besonders betont werden, da der vom belgischen Gouvernement der 1. Brüsseler Conferenz vorgelegte Entwurf auch das Schiff gegenüber der von ihm transportierten Ladung nur proportional haften ließ. Auf Vorschlag Autrans hatte man die Vertragsansprüche der Ladung den Deliktsansprüchen gleichgestellt. In Brüssel wurde die betreffende Vorschrift wieder fallen gelassen. Man wollte konsequent daran festhalten, in die Vertragsgrundsätze der Einzelstaaten nicht einzugreifen [1]); auch hat die Frage heute wegen der üblichen Negligenceklauseln nur noch geringes Interesse.

Die Behandlung der Haftung in den Ausnahmefällen, daß Schiffe desselben Eigentümers zusammenstoßen, daß die Ladung dem Eigentümer eines der kollidierten Schiffe gehört oder endlich, daß die Ladung und sämtliche beteiligten Schiffe sich in der Hand eines und desselben Eigentümers befinden, macht bei gemeinsamem Verschulden keine besonderen Schwierigkeiten. Sie entspricht unter Anwendung der in Art. 4 für abordage par faute commune aufgestellten besonderen Grundsätze der Behandlung gleicher Fälle bei abordage unilaterale [2]).

§ 15.

Von dem Personenschaden bei abordage par faute commune handelt Abs. 3 von Art. 4 des Uebereinkommens. Den Passagieren werden bis heute in den meisten Seestaaten [3]) solidarische Ansprüche gegen beide Schiffe gewährt. Dieselben

---

[1]) 1. Brüssel. Conf. S. 22; 2. Brüssel. Conf. S. 117.

[2]) Vgl. bei Identität der Eigentümer von Schiff und transportierter Ladung RG. Bd. 51 S. 263; Mittelstein Bd. I S. 393, 395; Marsden S. 267/68; bei Identität der Eigentümer aller Schiffe und der Ladung HGZ. 00 Nr. 26; 02 Nr. 22, 111.

[3]) Vgl fürs Ausland Raikes in Revue Bd. XII S. 231.

Rechte stehen bis auf wenige Ausnahmen auch der Besatzung zu; nur England und die Vereinigten Staaten von Amerika lassen eine Klage der Besatzungsmitglieder gegen den Eigentümer des Transportschiffs nicht zu [1]). Während das Comité maritime international auch die verletzten Personen dem Proportionalsystem unterwarf, andererseits auf der ersten und zweiten Brüsseler Conferenz die Frage nach dem Personenschaden ganz ausgeschieden und der Landesgesetzgebung überlassen wurde, entschied man sich auf der 3. Brüsseler Conferenz endlich für Festsetzung von Solidaransprüchen. Aus Gründen allgemeiner Menschlichkeit wollte man die verletzten Personen so weit wie nur irgend möglich schützen und ihnen gegenüber den an Bord befindlichen Sachen Vorzüge einräumen [2]).

Die Schiffe untereinander haben auch den Personenschaden im Verhältnis der Schwere des Verschuldens zu tragen. Die deutsche Rechtsprechung [3]) hat die diesbezüglichen Regreßansprüche der Schiffe bisher auf § 735 Abs. 2 HGB. gestützt. § 735 umfasse ebenso wie § 734 nicht nur den Cascoschaden, sondern den gesamten Kollisionsschaden; § 426 BGB. sei hier unanwendbar, da das Transportschiff sich zumeist freigezeichnet habe und dann gar nicht Schuldnerin des Personenschadens geworden sei, ein Gesamtschuldverhältnis mithin niemals bestanden habe [4]). Gegen diese Ansicht ließ sich nach bisherigem Recht kaum etwas einwenden. Weil durch § 735 Abs. 2 HGB. allgemein der Schiffsschaden, d. h. der gesamte den Schiffseigentümern erwachsene Schaden getroffen werden sollte, konnte man auch den Personenschaden darunter begreifen und so den Regreßanspruch auf § 735 Abs. 2 stützen. „Schiffsschaden" im Sinne des Art. 4 Abs. 2 und des durch den Gesetzentwurf vorgesehenen neuen § 736 Abs. 1 ist indessen mit Rücksicht auf die Aufzählung in Art. 4 Abs. 2 und mit Rücksicht auf Art. 4 Abs. 3 enger zu fassen und bedeutet nur den dem Reeder eben als Eigentümer des Schiffs erwachsenen, nicht den ihm indirekt durch Entschädigung Dritter entstandenen Schaden. Abs. 3 von Art. 4 und entsprechend Abs. 2 von § 736 des deutschen Gesetzentwurfs verweisen dann lediglich auf die §§ 420 ff. BGB.; für den Regreßanspruch der Schiffe untereinander kommt in Zukunft nicht mehr das Handels-

[1]) Vgl. Marsden S. 99; Spencer S. 29 ff; über Ausnahmefälle in den Ver. Staaten Näheres bei Spencer a. a. O.

[2]) Raikes a. a. O. S. 232.

[3]) Die Frage ist bisher nur bezgl. des Ladungsschadens behandelt; die Entscheidung muß jedoch für den Personenschaden ebenso lauten; vgl. Schaps S. 663; Sieveking Seer. § 93 S. 154.

[4]) HGZ. 05 Nr. 75, 135; vgl. ferner RG. Bd. 61 S. 311.

gesetzbuch in Betracht, sondern die bürgerlichen Vorschriften über das Gesamtschuldverhältnis [1]), mit dem einzigen Unterschied, daß an Stelle des allgemeinen Teilungsmaßstabes aus § 426 BGB. ein neuer Teilungsmaßstab tritt. Nicht nur der Wortlaut des Art. 4 Abs. 2 und 3 des Uebereinkommens fordern diese von der bisherigen abweichende Konstruktion der Regreßansprüche, sondern auch die neuen Bestimmungen über die Verjährung in Art. 7 Abs. 2, auf die weiter unten zurückzukommen ist. Sie lassen den Unterschied zwischen altem und neuem Recht auch praktisch hervortreten. Nach dem Recht des Uebereinkommens entsteht nämlich der Regreßanspruch ebenso wie nach § 426 BGB. erst mit Zahlung des regreßberechtigten Schiffs, während das regreßberechtigte Schiff nach § 735 Abs. 2 HGB. nicht verhindert wäre, den Schaden schon in einem früheren Zeitpunkt gültig einzuklagen oder doch verhältnismäßige Befreiung von der Schadensersatzforderung der verletzten Personen zu verlangen.

Die Gerichte haben neben dem Hinweis auf die positive Vorschrift in § 735 Abs. 2 HGB. die Begründnng der Regreßansprüche aus § 426 BGB. auch deshalb zurückgewiesen, weil bei Freizeichnung des Schiffseigentümers ein Deliktsanspruch der verletzten Personen gegen ihr Transportschiff gar nicht zur Entstehung gelangt sei und infolgedessen die notwendige Grundlage für ein Gesamtschuldverhältnis fehle [2]). Heute darf man indessen in der Literatur als herrschend [3]) die Ansicht bezeichnen, daß der Deliktsanspruch durch den Vertragsanspruch nicht absorbiert wird, ein Verzicht auf den Vertragsanspruch also auch nicht etwa die Entstehung des Deliktsanspruchs verhindert, sondern ihm gegenüber nur eine Einrede begründet.

Die Solidaransprüche der verletzten Personen können auch nach dem Recht des Uebereinkommens nur insoweit geltend gemacht werden, als nicht vertragliche oder gesetzliche Bestimmungen die Haftung der Schiffseigentümer gegenüber den an Bord befindlichen Personen beschränken (Art. 4 Abs. 4). Durch solche Vertragsklauseln in den Passagierbilletten zeichnen sich heute fast alle Dampfschiffsunternehmer von der Haftung frei, so auch die Hamburg-

---

[1]) So bisher schon die franz.-belgische Rechtsprechung, Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1012; Raikes in Revue Bd. XI S. 542; vgl. ferner die Entsch. in Revue Bd. VI S. 36, Bd. VII S. 530.

[2]) HGZ. 05 Nr. 75; das RG. Urteil v. 27. Sept. 1905 in DJZ. 05 S. 1122 geht auf das Verhältnis von § 426 BGB. zu § 735 HGB. gar nicht ein, unrichtig daher Staudingers Zitat Bd. II 2 S. 1722.

[3]) Staudinger Bd. II 2 S. 1410; Oertmann Bd. II S. 1050; Dernburg Bd. II 1 S 163/64; a. A. nur Cosack, Bürgerl. Recht Bd. I S. 688, soweit es sich um einen Verstoß gegen ein Schutzgesetz handelt.

Amerika-Linie in Hamburg und der Norddeutsche Lloyd in Bremen. Inwiefern diese Haftungsbeschränkungen auf die Ansprüche der verletzten Personen und weiter auf das Rückgriffsrecht der Schiffe einwirken, hat die Landesgesetzgebung zu entscheiden. Die Frage wird heute zu allermeist [1]) dahin beantwortet, daß die Negligenceklauseln die Ansprüche der Personen gegen das Nichttransportschiff in keiner Weise beeinflussen, die Personen also berechtigt sind, solidarisch gegen das Nichttransportschiff vorzugehen, das Nichttransportschiff wiederum den Schaden im Verhältnis des beiderseitigen Verschuldens abwälzen kann auf das Transportschiff [2]). Wegen seiner wirtschaftlichen Folgen, der praktischen Wertlosigkeit der Negligenceklauseln, wird diese heute herrschende Ansicht vielfach angegriffen. Der Deutsche Verein für Internationales Seerecht [3]) hatte 1898 vorgeschlagen, in solchen Fällen den solidarischen Anspruch insoweit zu kürzen, als das Nichttransportschiff sich nur im Wege des Regresses erholen könne. Das entspräche der Auffassung, die das Bürgerliche Gesetzbuch in § 776 für die Wirkung des Erlasses bei Mitbürgen ausgesprochen hat. Das Wörtchen „hätten" im § 776 BGB. könnte mit Rücksicht auf die Gleichstellung des Mitbürgen mit den dinglichen Sicherungsmitteln und mit Rücksicht auf § 426 BGB. sogar zu der Ansicht führen, als hätte das Gesetz bei Erlaß eines Gesamtschuldners den gesetzlichen Regreß gegen ihn ausschließen wollen. Wie dem aber auch sei, § 776 BGB. ist in jedem Fall zu sehr Ausnahmevorschrift, um für die Einwirkung der Negligenceklauseln auf die Solidaransprüche verletzter Personen verwertet zu werden.

In Ausführung des Grundsatzes, daß vertragliche Bestimmungen durch das Uebereinkommen nicht berührt werden, ist weiter darauf hinzuweisen, daß Art. 4 Abs. 3 auf die besondere Vorschrift im § 30 des Auswanderungsgesetzes keinen Einfluß hat [4]). Der gen. § 30 ist zwar ius cogens [5]), betrifft jedoch nur Vertragsabmachungen zwischen Aus-

---

[1]) So die gesamte Literatur, vgl. Planck Bd. II S. 312, 318; Staudinger Bd. II 1 S. 510; alle gestützt auf eine Bemerkung in den Motiven zum Bürgerlichen Gesetzbuch Bd. II S. 165; eine monographische Behandlung der Frage liegt bisher nicht vor.

[2]) Boyens in den Verh. d. 28. Dtsch. Jur. Tgs. Bd. I S. 77; ihm folgend Wüstendörfer, II. Teil S 549.

[3]) D. V. f. I. Seerecht, Ber. d. in der Sitzung d. Centralausschusses vom 23. Juli 1898 niedergesetzten Kommission über die Fragen I–VII der Questions soumises par le Comité maritime international aux Associations nationales, S. 6/7.

[4]) Ebenso Ritter S. 29.

[5]) § 31 des Ges., vgl. dazu Goetsch S. 131.

wanderern und Unternehmern, denn er steht im engen Zusammenhang mit den §§ 23 ff., die von den Beförderungsverträgen der Auswanderer reden.

§ 16.

An den Regelfall eines Zusammenstoßes von zwei Schiffen schließt sich der Ausnahmefall, daß mehr als zwei Schiffe, sei es direkt oder indirekt, mit einem dritten zusammenstoßen. Es handelt sich dann regelmäßig um die Frage, wie diese mehreren schuldigen Schiffe dem dritten Schiff gegenüber haften, ob solidarisch oder nur im Verhältnis des ihnen selbst zur Last fallenden Verschuldens. Der Rechtszustand vor dem Uebereinkommen gibt auch hier in den verschiedenen Ländern eine ganz verschiedene Lösung:

1. Eine Reihe von Seestaaten läßt die mehreren Schiffe grundsätzlich solidarisch haften, einerlei ob das dritte, klagende Schiff unschuldig ist oder durch eigenes Verschulden den Zusammenstoß mit verursacht hat. Für das deutsche Recht ergibt sich diese Haftung bereits aus der Kausalzusammenhangslehre, gesetzlich ist sie in § 840 BGB. unzweifelhaft festgelegt. Das in Anspruch genommene Schiff kann sich nicht auf das Mitverschulden eines zweiten Schiffs berufen, mag dies Verschulden in einem Tun oder Unterlassen bestehen. Bei eigener Mitschuld des klagenden Schiffs ist hingegen § 254 BGB. auf das Gesamtschuldverhältnis in Anwendung zu bringen. Dadurch können sich die Gesamtschuldleistungen unter Umständen verschieden gestalten, je nachdem wie das Mitverschulden des klagenden Schiffs gegenüber dem betreffenden Gesamtschuldner gewertet wird [1]). Ebenso wie in Deutschland ist in Oesterreich zu entscheiden nach dem Grundsatz von § 1302 BGB., der Solidarhaftung bestimmt, wenn sich die Anteile, inwieweit jeder der mehreren Schadenstifter durch sein Verschulden den Schaden *verursacht* hat, nicht genau feststellen lassen [2]). Eine solche genaue Feststellung muß bei einem Zusammenstoß stets als ausgeschlossen gelten. Im gleichen Sinne sprechen sich endlich auch die englischen Gerichte aus. Mehrere schuldige Schiffe werden einem dritten, unschuldigen und auch einem schuldigen Schiff gegenüber für solidarisch haftbar erklärt, im zweiten Fall für solidarisch haftbar auf die Hälfte des Schadens. Die englischen Gerichte wollen durch die Aner-

[1]) RGR. Komm. Bd. I S. 697 sub 3.
[2]) Schreckenthal S. 661.

kennung der Solidaransprüche vor allem einer Ausbreitung der durch die Milan Entscheidung für die Ladungsansprüche festgelegten Proportionalhaftung entgegentreten, da die Milan Entscheidung als ungerecht und verfehlt angesehen wird [1]).

2. Im Gegensatz dazu treten grundsätzlich für Proportionalhaftung der mehreren schuldigen Schiffe Frankreich und Belgien [2]) ein, Frankreich [3]) abgesehen von wenigen Ausnahmen.

3. Ein drittes System herrscht in den Vereinigten Staaten von Amerika. Dort unterscheiden die Gerichte, ob das klagende Schiff unschuldig oder schuldig ist: im ersteren Fall gewähren sie Solidaransprüche, im letzteren nur Ansprüche pro rata des betreffenden Verschuldens [4]).

Da ein Zusammenstoß von mehr als zwei Schiffen der Praxis nicht sehr oft begegnet, so ist es begreiflich, daß die Frage, ob in solchen Fällen Solidar- oder Proportionalhaftung weder in den Verhandlungen des Comité maritime international, noch in den Brüsseler diplomatischen Conferenzen besonders zur Erörterung gelangt ist. Im Interesse einer international einheitlichen Beantwortung der Frage ist daher zu untersuchen, ob der Text des Uebereinkommens selbst zu irgend einer Entscheidung zwingt, eventuell ob und welche Grundsätze einer Erweiterung auf die fraglichen Fälle fähig sind.

Von der Haftung mehrerer schuldigen Schiffe handelt nur Art. 4 des Uebereinkommens. Die Brüsseler Verhandlungen lassen zwar erkennen, daß man bei Abfassung des Art. 4 von dem Fall eines Zusammenstoßes nur zweier schuldigen Schiffe ausgegangen ist [5]), der Text selbst ist jedoch ganz allgemein gehalten und spricht von „navires en faute". Art. 4 ist indessen nicht auf alle Fälle eines Zusammenstoßes mehrerer schuldigen Schiffe anzuwenden. Voraussetzung für Anwendung von Art. 4 ist „faute commune". Faute commune verlangt aber Verschulden auf Seiten des Beklagten und des Klägers; das geht nicht nur aus der gleichen Ausdrucksweise in der französischen Rechtssprache, sondern auch aus der Gegenüberstellung von Art. 4 einerseits und Artt. 2 und 3 (Zufall, einseitiges Verschulden) andererseits, sowie aus den gesamten Verhandlungen betreffs Art. 4 hervor. Die Antwort auf die Frage, ob Solidar- oder Proportionalhaftung, kann daher aus

[1]) Inhulsen in Holdheims Monatsschrift Bd. 20 S. 180/82, im Anschluß an das englische Urteil des Devonshire High Court of Justice vom 29. Mai 1911; vgl. ferner Marsden S. 123 und Spencer S. 190 ff.

[2]) Smeesters in Droit maritime 1911 S. 521 ff.

[3]) Ausnahmen bei délit criminel und wenn sich das Verhältnis der Schuld nicht feststellen läßt, vgl. Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1012, 1012 ter, ferner Marcadé Bd. IV S. 471 Abs. 2 Ende.

[4]) Spencer S. 344, insbes. Note 2.

[5]) 3. Brüssel. Conf. S. 116.

Art. 4 zunächst nur für die Fälle gegeben werden, in denen alle drei oder mehr kollidierten Schiffe Verschulden trifft. In dieser Hinsicht bestimmt Abs. 2 von Art. 4, daß der in Abs. 1 für das Innenverhältnis der mehreren Schiffe angegebene Verteilungsmodus auch für das Außenverhältnis der Schiffe zu einander maßgeblich sein soll. Die verklagten Schiffe haften also dem klagenden, schuldigen Schiff nicht mehr wie bisher nach deutschem Recht als Gesamtschuldner, sondern kraft ausdrücklicher, auch aus § 736 des neuen Entwurfs zu entnehmender Bestimmung nur noch pro rata ihres Verschuldens. Sind beispielsweise drei Schiffe zusammengestoßen und erscheint das auf jeder Seite obwaltende Verschulden gleich schwer, so trifft die Schiffe B und C gegenüber Schiff A die Ersatzpflicht von je $^1/_3$ des Schadens. Der Unterschied zwischen altem und neuem Recht tritt in seiner ganzen Tragweite erst dann zu Tage, wenn eines der mehreren in Anspruch genommenen Schiffe untergegangen ist und nach dem kontinentalen Reederhaftsystem infolgedessen für den Regreßanspruch ausfallen würde.

Nicht gelöst durch den Wortlaut des Art. 4 ist die Frage, wie zu entscheiden, wenn zwei oder mehr schuldige Schiffe mit einem dritten, unschuldigen in Kollision geraten. Es wurde oben bereits gesagt, daß gemeinsames Verschulden im Sinne des Uebereinkommens in solchen Fällen nicht vorliegt. Der deutsche Gesetzentwurf von 1912 hat das in seinem neuen § 736 Abs. 1 noch klarer zum Ausdruck gebracht, indem er ein Verschulden aller „am Zusammenstoße beteiligten Schiffe" fordert. — Art. 3 darf nicht als Argument für eine solidarische Haftung herangezogen werden, da Art. 3 vom Verschulden nur e i n e s Schiffs ausgeht. Andererseits verlangt die Ausdehnung des in Art. 4 Abs. 2 für die Ansprüche der Ladung usw. ausgesprochenen Proportionalhaftungssystems besondere Vorsicht. Vom Standpunkt der Logik scheint es zwingend zu sein, auch dem unschuldigen Schiff, das mit mehreren anderen schuldigen Schiffen zusammengestoßen ist, nur Proportionalansprüche zuzuerkennen, denn in beiden Fällen ist die juristische Lage des Klägers zu den Beklagten die gleiche. Aber in unserm Rechtssystem findet sich nicht überall Logik [1]) und die Analogie ist deshalb nur dann gerechtfertigt, wenn die Gründe, welche zur verhältnismäßigen Haftung gegenüber der Ladung geführt haben, auch für das Verhältnis der Schiffe untereinander zutreffen.

---

[1]) Inhulsen in Holdheims Monatsschrift Bd. 20 S. 181.

In den Verhandlungen des Comité maritime international hatte L. Franck hervorgehoben [1]), daß ein einziges, unteilbares Delikt bei Schiffszusammenstößen undenkbar sei. Scheide man aber einmal das Verschulden der einzelnen schuldigen Schiffe, dann sei es ein Gebot der Billigkeit, jedes schuldige Schiff auch unschuldigen, dritten gegenüber nur im Verhältnis seines Verschuldens zum Gesamtverschulden haftbar zu machen [2]). Ein schuldiges Schiff, dem beispielsweise ein ganz geringes Versehen zur Last falle, solle nicht, wenn ein weiteres Schiff mit weit schwererem Verschulden beteiligt sei, unter den Folgen des kontinentalen Reederhaftsystems leiden: einen evtl. Ausfall solle vielmehr der klagende Dritte selbst tragen. Es handelte sich also in Art. 4 Abs. 2 um den Schutz der schuldigen Schiffe. In dieser Beziehung ist es einflußlos, wer den schuldigen Schiffen als Dritter gegenübersteht, ob Schiffe oder Ladung. Alle Sachschäden müssen bei Schiffszusammenstößen gleich behandelt werden [3]). Ist in Art. 4 Abs. 2 die Milan-Entscheidung für das Verhältnis der Schiffe zur Ladung usw. als gerecht anerkannt, so besteht kein Grund mehr, dieselbe Entscheidung für das Verhältnis mehrerer schuldigen Schiffe zu einem unschuldigen, dritten zu verwerfen.

Für die Proportionalhaftung in den fraglichen Fällen spricht weiter folgende Erwägung. Bei Solidarhaftung wäre auch die Ladung des dritten unschuldigen Schiffs in der Lage, solidarisch ihren Schaden einzuklagen, denn Ladung und Schiff müssen stets gleich behandelt werden. Warum sollte aber die Ladung hier so viel besser gestellt sein, obwohl doch für sie die Lage dieselbe ist, wie wenn auch das Transportschiff schuldhaft gehandelt hätte — denn gegen das Transportschiff selbst wird die Ladung ja wegen Ausschluß aller Haftung durch Negligenceklauseln auch bei Verschulden zu allermeist nicht vorgehen können?

Endlich ist darauf hinzuweisen, daß eine verschiedene Regelung für die Fälle, wenn a l l e beteiligten Schiffe Verschulden trifft, und die Fälle, in denen das klagende Schiff frei von Verschulden ist, juristisch widerspruchsvoll sein würde, widerspruchsvoll daher auch die Behandlung der Fälle in der Rechtsprechung der Vereinigten Staaten von Amerika. Beide Male stehen die verklagten, schuldigen Schiffe dem klagenden Schiff als dritte, schadenstiftende

---

[1]) Comité Bullet. Nr. 5 S. 21, 61 ff.; vgl. ferner die Ausführungen Smeesters' in Droit maritime 1911 S. 521 ff., der schon für das belgische Recht v o r dem Uebereinkommen die Proportionalhaftung befürwortet.

[2]) Comité Bullet. Nr. 2 S. 17; vgl. ferner Rolin Nr. 284 S. 212.

[3]) 3. Brüssel. Conf. S. 44 (Bericht L. Francks).

Personen gegenüber. Ob außerdem das klagende Schiff einen Fehler begangen hat, kann nur für die Frage nach der Höhe des zu ersetzenden Schadens, nicht für die Frage entscheidend sein, ob die verklagten Schiffe für den festzustellenden Schaden solidarisch oder proportional haften. Hätte also neben der Proportionalhaftung bei Verschulden aller beteiligten Schiffe die Solidarhaftung bei Unschuld des klagenden Schiffs statuiert werden sollen, so wäre, zumal mit Rücksicht auf Art. 4 Abs. 3, eine ausdrückliche Bestimmung in dem Uebereinkommen erforderlich gewesen.

Die Verneinung der Solidaransprüche bei Beteiligung mehrerer Schiffe bedeutet für die durch einen Zusammenstoß hervorgerufenen Sachschäden eine Durchbrechung des in § 840 BGB. fürs deutsche Zivilrecht aufgestellten Grundsatzes der Solidarhaftung[1]) und eine lückenlose Durchführung des Proportionalhaftungssystems.

§ 17.

Die vorstehenden Erörterungen über die Entstehung von Schadensersatzansprüchen aus Schiffszusammenstößen beziehen sich nur auf die Ersatzansprüche gegen solche Schiffe, die von einander unabhängig sind. Inwiefern sich die Haftung komplizierter gestaltet, wenn ein Schiff mit einem Schleppzug kollidiert, ist eine Frage, die im Uebereinkommen selbst keine Regelung gefunden hat. Die Frage ist indessen sowohl in den Verhandlungen des Comité maritime international wie auch in den Brüsseler diplomatischen Conferenzen Gegenstand eingehender Beratungen gewesen. Haben die Verhandlungen auch nicht zu einer gesetzlichen Bestimmung geführt, so haben sie doch eine entschiedene Klärung gebracht und rechtfertigen insofern einen kurzen Ueberblick über ihr Ergebnis.

Die vom Comité maritime international aufgeworfene Frage befaßte sich mit den beiden Punkten, inwieweit der Reeder des geschleppten Schiffs für ein Verschulden des Schleppers und inwieweit umgekehrt der Schlepper für ein Verschulden des geschleppten Schiffs verantwortlich sei. Die Beratungen führten zu der in Art. 7 des der ersten Brüsseler Conferenz vorgelegten Entwurfs niedergelegten Bestimmung: Das geschleppte Schiff haftet grundsätzlich für ein Verschulden des Schleppers, nur ausnahmsweise dann nicht, wenn der Schlepper nicht in seinen Diensten steht. Der Schlepper

---

[1]) Die Entsch. d. RG. in Bd. 1 S. 45 ist nach altem Recht mit Grund für unrichtig erklärt; vgl. Mittelstein Bd. I S. 390.

haftet dagegen niemals für ein Verschulden des geschleppten Schiffs. Man gelangte zu dieser Art Haftung durch die Betrachtung, daß der Schleppzug eine nautische Einheit unter Kommando des geschleppten Schiffs sei; auf See dient der Schlepper lediglich als Maschine des geschleppten Schiffs, Weg und Richtung gibt regelmäßig das letztere an. Jedesmal also, wenn der Schlepper in den Diensten des geschleppten Schiffs steht, ist die Besatzung des Schleppers als Besatzung des geschleppten Schiffs anzusehen; die Besatzungsmitglieder haben nach den Anordnungen des geschleppten Schiffs zu handeln. Folglich ist der Eigentümer des geschleppten Schiffs für sie in gleicher Weise haftbar wie für die Personen der Schiffsbesatzung des geschleppten Schiffs.

War das allgemeine Prinzip nun auch festgelegt, so blieb doch eine ganze Reihe Einzelfragen unerledigt. Man wußte nicht, wann die Haftung des geschleppten Schiffs für Verschulden des Schleppers beginne, welche Fälle zu den Ausnahmen, welche zur Regel zu rechnen seien; umstritten war die Frage, wie zu entscheiden, wenn niemand auf dem geschleppten Schiff anwesend. Eine international einheitliche Antwort in allen Punkten zu geben, wäre mit großen Schwierigkeiten verknüpft gewesen. Man entschloß sich daher auf der ersten Brüsseler Conferenz [1]), eine Bestimmung über die Haftung bei Zusammenstößen mit Schleppzügen ganz zu unterdrücken, und man konnte das tun, ohne eine empfindliche Lücke in dem internationalen Uebereinkommen zurückzulassen, da sich Schleppdienste im wesentlichen innerhalb der Binnengewässer halten und zu internationalen Rechtskonflikten wenig Anlaß geben.

Die Landesgesetzgebungen werden nunmehr auch in Zukunft die Frage von sich aus zu lösen haben. In den allermeisten Staaten fehlt es an einer positiven Gesetzesbestimmung; der Rechtsprechung wird es überlassen, eine passende Lösung zu finden. Die deutschen Gerichte, insbes. das Reichsgericht [2]), halten in ständiger Rechtsprechung an dem Grundsatz der nautischen Einheit des Schleppzuges fest. Für die Haftung ist ausschlaggebend die Tatsache, wo sich die nautische Leitung befindet, sodaß bei Zusammenstößen mit einem Schleppzug auf See regelmäßig [3]) das geschleppte Schiff für das Verschulden des Schleppers verantwortlich zu erklären ist. Das entspricht den Beschlüssen des Comité maritime international. Eine ähnliche Rechtsprechung wie in Deutschland hat sich auch in andern Seestaaten, so in Eng-

[1]) 1. Brüssel. Conf. S. 22.
[2]) RG. Bd. 65 S. 382 und in DJZ. 1912 S. 573.
[3]) Ausnahmen z. B. bei Schleppen von Seeleichtern, bei guter Prise usw.

land und Frankreich [1]) entwickelt; auch dort kommt es für die Frage nach der Haftung auf die Umstände des einzelnen Falls, auf die Tatsache an, wo sich die Leitung des Schleppzuges befindet. In Ländern, die den Grundsatz der nautischen Einheit des Schleppzuges heute noch nicht anerkennen, oder doch nicht streng durchführen, wie z. B. die Vereinigten Staaten von Amerika [2]), ist zu erwarten, daß sich die Rechtsprechung, soweit nicht positive Gesetzesvorschriften im Wege stehen, von den Ergebnissen der internationalen Verhandlungen beeinflussen lassen und schon im Interesse eines einheitlichen Rechts versuchen wird, die derzeitigen Beschlüsse des Comité maritime international praktisch zu verwirklichen.

§ 18.

Die Artt. 2—4 des Uebereinkommens sagen nur, wann ein Anspruch aus einem Zusammenstoß entsteht, über Inhalt und Umfang der Schadensersatzansprüche geben sie keine Auskunft. Eine entsprechende Bestimmung in dem Vorentwurf wurde bereits auf der ersten Brüsseler Conferenz [3]) wieder gestrichen. Eine Aufzählung der besonders hervorzuhebenden Schadenssummen hätte wegen der damit verbundenen Verwendung spezieller Ausdrücke allzu leicht zu abweichenden Auslegungen in den Einzelstaaten Anlaß gegeben. Eine besondere Vorschrift über den Umfang der Schadensersatzansprüche war aber auch überflüssig, da eine einheitliche Gerichtspraxis schon dadurch gewährleistet war, daß in Rechtssprechung und Literatur aller Vertragsstaaten heute das Prinzip des vollen Schadensersatzes anerkannt ist. — Das Prinzip ist in Art. 1 zum Ausdruck gebracht durch den Passus: les indemnités dues à raison, der an die Stelle von: reparations des dommages causés aux navires etc. getreten ist [4]). — Im einzelnen werden sich Abweichungen in den verschiedenen Ländern freilich nicht vermeiden lassen, denn die Regelung der Schadensersatzansprüche bildet einen Teil des in den verschiedenen Ländern verschieden geordneten gesamten bürgerlichen Rechts. Indessen ist auch hier durch die erläuternden Bemerkungen L. Francks auf den vier Brüsseler Conferenzen in den wichtigeren Punkten die internationale Rechtseinheit gesichert:

---

[1]) Vgl. Marsden S. 171; Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1015.

[2]) Das geschleppte Schiff wird bisher nur dann für haftbar erklärt, wenn ihm selbst ein Verschulden zur Last fällt, Spencer S. 266.

[3]) 1. Brüssel. Conf. S. 22.

[4]) 4. Brüssel. Conf. S. 68.

1. Zu ersetzen ist entsprechend dem deutschen Recht nur der direkte Schaden. Schaden, den dritte, an dem Zusammenstoß selbst nicht beteiligte Personen erlitten haben, etwa Makler, welche von der Ankunft des Schiffs Verdienst erhofft hatten, ist kein Kollisionsschaden.

2. Der zu ersetzende Schaden umfaßt den positiven Schaden wie auch den entgangenen Gewinn. Der positive Schaden kann sich für das Schiff auf die erlittenen Havarien beschränken, kann aber ebensogut auch eine ganze Reihe anderer Schäden umfassen, so z. B. außerordentliche, durch Bergung und Hilfsleistung entstandene Kosten, erhöhte Ausgaben an Löhnen, Summen, die das Schiff verletzten dritten Personen hat zahlen müssen, etwa für Störung des Fahrwassers, für Beschädigung von Pontons; der Schaden solcher festen Gegenstände wird dann zum eigenen Schaden des Schiffs und ist insofern auch nach dem Uebereinkommen als Kollisionsschaden zu ersetzen. Auch die durch einen den Umständen nach gebotenen Prozeß entstandenen Kosten sind positiver Schaden und von dem verklagten Schiff zu ersetzen [1]). Für damnum emergens der verletzten Personen, d. h. der Passagiere, Besatzungsmitglieder usw. ist vor allem auf die Spezialvorschriften der Landesgesetze zu verweisen [2]). Das deutsche Recht gewährt in § 844 BGB. bei Tötung Ersatz der Beerdigungskosten und unter gewissen Voraussetzungen eine Geldrente zur Bestreitung des Unterhalts, ferner in § 847 BGB. Anspruch auf sogen. Schmerzensgeld [3]) [4]).

Daß neben damnum emergens auch lucrum cessans zu ersetzen ist, brauchte für das deutsche Recht nicht besonders betont zu werden. Die erklärenden Worte L. Francks auf

---

[1]) Vgl. Ritter S. 24; HGZ. 99 Nr. 46, 00 Nr. 61; Mittelstein Bd. I. S. 391. Nach dem Hanseatischen Oberlandesgericht in HGZ. 05 Nr. 125 ist Voraussetzung, daß Kläger „auf Grund der ihm zustehenden Erkenntnisquelle den Schadenstifter nicht herausfinden kann" oder daß „der Schädiger auf Aufforderung zum Schadensersatz seine Schuld leugnet" bezw. „schweigt".

[2]) 3. Brüssel. Conf. S. 72.

[3]) Schmerzensgeld auch in Oesterreich nach § 1325 BGB. (vgl. dazu Ehrenreich Bd. 1 S. 581). Der Ausdruck dommage in den Artt. 1382/83 code civil umfaßt dagegen nicht Schmerzensgeld (vgl. dazu RG. Bd. 7 S. 295).

[4]) Den Vereinigten Staaten von Amerika ist ein Reservatrecht dahin eingeräumt, daß die Bestimmungen der Artt. 1 und 4 des Uebereinkommens in den Vereinigten Staaten von Amerika erst dann einen Schadensersatzanspruch wegen Tötung gewähren, wenn sie durch einen entsprechenden Akt des Kongresses der Vereinigten Staaten von Amerika bestätigt sein werden (4. Brüssel. Conf. S. 60). Grund dazu war, daß gegenwärtig in den Vereinigten Staaten von Amerika kein Gesetz existiert, das, sei es bei Unfällen zur See, sei es zu Lande, einen Schadensersatzanspruch für den Fall des Todes gibt (vgl. dazu Drucks. d. Reichstags, 12. Leg. Per. II. Sess. 1909/11 Nr. 978 S. 47).

der 3. Brüsseler Conferenz [1]) waren jedoch nötig, um Zweifel zu beseitigen, welche sich in den Ländern des code de commerce gebildet hatten. Mit Rücksicht auf die großen Dampfer, die sich oft nur geringe eigene Verletzungen zuziehen, aber durch Festliegen ungeheure Verluste erleiden, neigte man bisher in Frankreich dazu, Ersatzansprüche nur auf den positiven Schaden anzuerkennen [2]). Der entgangene Gewinn ist in Zukunft in voller Höhe zu ersetzen, indessen soll der Kläger niemals mehr erhalten als er ohne das schädigende Ereignis gehabt hätte. Der Richter hat hier nach freiem Ermessen zu entscheiden. Er wird den Schaden, welcher einem Schiff infolge des durch die Reparaturen veranlaßten Stilliegens erwachsen ist, nur dann nach den vereinbarten oder den in einigen Ländern gesetzlich festgelegten Liegegeldern berechnen, wenn eine genaue Ermittlung des Schadens unmöglich ist oder der Schaden auf die angegebene Weise gerecht und billig ausgeglichen wird [3]). Als lucrum cessans der Ladung kommt vor allem der Verlust durch Sinken der Kurse in Betracht [4]); unter den entgangenen Gewinn der verletzten Personen fallen in Deutschland auch die Schäden, für welche in den §§ 844, 845 BGB. ausdrücklich Ersatzansprüche vorgesehen sind.

Die in den Seegesetzgebungen dem Eigentümer zugebilligten Haftungsbeschränkungen haben mit dem Inhalt und Umfang der Schadensersatzansprüche aus Zusammenstößen nichts zu tun, mögen sie auch in vielen Fällen den tatsächlichen Ersatz ändern.

§ 19.

Die Artt. 8 und 9 des Uebereinkommens handeln von der Verpflichtung der Schiffe, nach einem Zusammenstoß einander Hilfe zu bringen. Diese Bestimmungen haben mit Recht ihren Platz nicht im Uebereinkommen über Bergung und Hilfsleistung, sondern in dem Uebereinkommen über den Zusammenstoß von Schiffen Platz gefunden. Sie nehmen keine Sonderstellung im Rahmen der Vorschriften über den Zusammenstoß ein, sondern stehen im engen Zusammenhang mit den vorhergehenden Artikeln über die Schadensersatz-

[1]) S. 72.
[2]) Mit Recht dagegen Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1004.
[3]) Vgl. HGZ. 06 Nr. 72, 82.
[4]) Vgl. die abweichende englische Praxis, die Junge S. 61 angibt, die jedoch nach dem Recht des Uebereinkommens, das grundsätzlich lucrum cessans anerkennt, jedenfalls unrichtig ist.

ansprüche aus Zusammenstößen. Art. 8 knüpft an an die Bestimmungen der Artt. 2—4 über die Entstehung von Ersatzansprüchen und gibt die Mittel an, durch welche die Ersatzansprüche eine Stärkung und Stützung erfahren. Dieser enge Zusammenhang der strafrechtlichen Vorschrift des Art. 8 mit den zivilrechtlichen der vorhergehenden Artikel tritt am deutlichsten hervor bei Beantwortung der Frage, ob und welche zivilrechtlichen Folgen mit den strafrechtlichen aus Art. 8 verbunden sind.

Art. 8 ist im wesentlichen nur eine Wiederholung des deutschen Rechts in den beiden Kaiserlichen Verordnungen vom 15. August 1876 über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See und vom 29. Juni 1889, welch letztere einige Ergänzungen gebracht hat. Die Verordnung von 1876 geht wiederum auf § 30 eines britischen Gesetzes vom Jahre 1862, Regulation for preventing collisions at sea, zurück, dem sich später mit mehr oder weniger Abänderungen fast alle Seestaaten angeschlossen haben. Einige Länder dehnten die Verpflichtung zur Hilfsleistung weiter aus als das britische Vorbild, andere wichen im Wortlaut mehr oder weniger ab. Trotz alledem konnte man bereits vor dem Uebereinkommen von einer internationalen Verpflichtung zur Hilfsleistung nach einem Zusammenstoß sprechen [1]).

In den Verhandlungen des Comité maritime international hatte man sich darauf beschränkt, eine Verpflichtung zur Hilfsleistung entsprechend dem deutschen und englischen Recht nur nach einem Zusammenstoß aufzustellen. Die Brüsseler Beschlüsse gingen darüber hinaus und schufen in Art. 11 des Uebereinkommens über Bergung und Hilfsleistung eine allgemeine Verpflichtung zur Hilfsleistung gegenüber gefährdeten Personen. Der Inhalt dieser allgemeinen Verpflichtung unterscheidet sich jedoch in verschiedenen Punkten von dem Inhalt des Art. 8 im Uebereinkommen über den Zusammenstoß von Schiffen. Für die Verpflichtung zur Hilfsleistung nach einem Zusammenstoß rechtfertigen sich schärfere Bestimmungen, da durch die Kollision beide Schiffe einander gegenüber in eine gleiche Situation gebracht sind, insofern als die Frage nach der Haftung für die aus dem Zusammenstoß erwachsenen Schäden noch unerledigt ist. Die Verpflichtung aus Art. 8 sollte eben eine Sicherung für die möglicherweise gegen das andere Schiff begründeten Schadensersatzansprüche sein. In diesem Sinne wird jetzt durch Abs. 2

---

[1]) Vgl. Prien S. 385 ff.; Perels, Intern. Seerecht S. 134.

von Art. 8 international einheitlich [1]) die Mitteilung des Schiffsnamens, des Heimathafens und der Reiseroute gefordert; die Schiffe sollen nicht mehr aus der im Augenblick der Kollision selbst unvermeidbaren Konfusion Vorteil ziehen und eine Klage gegen sich vereiteln können.

Die, wenn auch nicht in Deutschland, so doch in vielen außerdeutschen Staaten, z. B. in England und den Vereinigten Staaten von Amerika für den Fall einer Hilfeverweigerung aufgestellte, — zivilrechtlich bedeutsame — gesetzliche Vermutung dahin, das betreffende Schiff habe den Zusammenstoß schuldhaft verursacht, ist, wie bereits oben erwähnt wurde, durch Art. 6 Abs. 2 des Uebereinkommens aufgehoben. Der prima facie Tatsachenbeweis bleibt auch in Zukunft bestehen [2]). Der in der deutschen Rechtsprechung auch für außervertragliche Verhältnisse anerkannte Grundsatz, daß die Beweislast sich eventuell umkehre, wenn dem Beweispflichtigen durch ein schuldhaftes Verhalten die Beweisführung vereitelt ist, kann hier indessen nicht zur Anwendung gelangen, da er stets ein Schuldverhältnis voraussetzt [3]); eine Ersatzpflicht begründet aber nicht schon die Behauptung schuldhafter Nichthilfeleistung, sondern gemäß Art. 4 des Uebereinkommens erst der Nachweis eines für den Zusammenstoß selbst kausalen Verschuldens.

Zur Bekämpfung von Zuwiderhandlungen gegen Art. 8 enthält Art. 9 des Uebereinkommens die nötigen Bestimmungen. Es handelt sich in Art. 9 nur um strafrechtliche Vorschriften. Inwieweit sich an die Weigerung der Hilfsleistung zivilrechtliche Folgen anschließen und diese durch das Uebereinkommen selbst vorgesehen sind, wird später zu erörtern sein. Die Ordnung der strafrechtlichen Folgen bei Zuwiderhandlungen gegen Art. 8 ist durch Art. 9 den Landesgesetzen überlassen. In den Vertragsstaaten, deren Gesetzgebungen bereits entsprechende Bestimmungen enthalten, bleibt es beim alten. In Deutschland ist durch § 145 StGB. Geldstrafe bis zu M. 1500.— vorgesehen. Daneben ist nach den §§ 4 und 26 des Ges. betr. die Untersuch. v. Seeunfällen von 1877 die Möglichkeit gegeben, die Befugnis zur Ausübung des Schiffer- und Steuermannsgewerbes zu entziehen. Alle Strafen treffen nur den schuldigen Täter selbst. Aehnliche Vorschriften wie in Deutschland sind in den meisten andern Ländern vorgesehen; neben die Geldstrafe tritt abweichend vom deutschen Recht

---

[1]) Aehnliche Vorschriften befanden sich bisher schon in Deutschland, Oesterreich, Skandinavien usw., fehlten aber in vielen andern Seestaaten.

[2]) 2. Brüssel Conf. S. 92.

[3]) RG. Bd. 76 S. 297; zu weitgehend danach die Vorschläge der Leipziger Kommission: Bericht des D. V. f. I. Seerecht April 1899 S. 19/20; vgl. ferner die ähnlichen Vorschläge der Assoc. Franc. in Bullet. Nr. 8 S. 9.

häufig [1]) auch eine Freiheitsstrafe. Die wenigen Staaten, die überhaupt keine Vorschriften zur Bekämpfung von Zuwiderhandlungen gegen Art. 8 kennen, haben sich in Art. 9 verpflichtet, diese Lücke so bald wie möglich auszufüllen.

Die Bestimmungen des Uebereinkommens über die Kundgebungspflicht, die Beweisvermutungen und strafrechtlichen Folgen bedeuten für Deutschland keine Rechtsänderung, sie haben ihren Wert nur in der Schaffung eines international einheitlichen Rechts unter Aufhebung der in den einzelnen Gesetzgebungen etwa bestehenden Abweichungen. Da der deutsche Gesetzentwurf vom Jahre 1912 die Verordnung von 1876 unverändert bestehen läßt, könnte man vermuten, daß Art. 8 und die gen. Verordnung auch in allen anderen Punkten miteinander übereinstimmen. Der Text des Art. 8 und die Beziehungen zu anderen Bestimmungen des Uebereinkommens geben jedoch zu mancherlei Fragen über diese Uebereinstimmung Anlaß.

Zunächst fehlt in Art. 8 eine dem § 1 Abs. 2 der Verordnung von 1876 entsprechende Vorschrift, die die Schiffsführer verpflichten würde, bei einander zu halten, bis nach bester Ueberzeugung weiterer Beistand nicht mehr nötig. Der deutschen Vorschrift ist indessen keine weitere Bedeutung beizumessen: sie ist nur ein praktisches Ausführungsbeispiel der allgemeinen Verpflichtung zur Hilfsleistung im § 1 Abs. 1, steht daher nicht in Widerspruch zu Art. 8, ist auch kein Plus an Pflichten gegenüber Art. 8.

Weiter spricht Art. 8 nur vom Kapitän, will aber mit Kapitän entsprechend dem deutschen Recht allgemein diejenige Person bezeichnen, die im Augenblick des Zusammenstoßes für die Direktion des Schiffs verantwortlich ist und Kapitänsfunktionen ausübt, einerlei, ob diese Person ein angestellter Kapitän, ein Offizier oder gar der Eigner des Bootes selbst ist [2]).

Der Geltungsbereich des Art. 8 beschränkt sich gemäß der allgemeinen Vorschrift in Art. 1 auf Zusammenstöße zwischen See- und Binnenschiffen und solche nur zwischen Seeschiffen. Die deutsche Verordnung von 1876 ist abweichend von dem Recht fast aller übrigen Seestaaten [3]) weitergegangen und hat die Verpflichtung zur Hilfsleistung nach einem Zusammenstoß allen Binnenschiffen auferlegt, wenn sich die Kollision in solchen Binnengewässern ereignet, die mit der See in Zusammenhang stehen und von

---

[1]) Z. B. Frankreich (Ges. v. 1891 Art. 4), Holland (code pénal art. 474).
[2]) 2. Brüssel. Conf. S. 69 (Bericht L. Francks).
[3]) Prien S. 391, 220.

Seeschiffen befahren werden[1]). Das trifft für die Elbe beispielshalber bis zu den hamburgischen Elbbrücken zu[2]). Das erweiterte Anwendungsgebiet der Verordnung von 1876 bleibt mangels ausdrücklicher Aufhebung auch in Zukunft bestehen. Die Gleichstellung der Binnenschiffe mit den Seeschiffen auf den gen. Gewässern ist dadurch gerechtfertigt, daß dort, wo Seeschiffe regelmäßig verkehren, insbesondere auf den großen Flußmündungen, Rettung vom Lande oft schwer zu erlangen ist[3]) und mangels einer genügenden Beobachtung der Wasserstraße den schuldigen Schiffen eine Flucht ebenso leicht gemacht wird wie auf See

§ 20.

Die Verordnung von 1876 spricht im § 1 ebenso wie das Uebereinkommen im Art. 8 nur von Rettung des Schiffs und der dazu gehörigen Personen, von einer Rücksichtnahme auf die Gefahren des Schiffs und der dazu gehörigen Personen. Im Anschluß daran erhebt sich die Frage, ob den Schiffsführer Pflichten auch hinsichtlich der Ladung treffen. Ist er zur Rettung fremder und im Notfall zur Aufopferung eigener Ladung verpflichtet? Beide Fragen hängen eng miteinander zusammen. Solange das Schiff noch zu retten ist und die Ladung sich an Bord befindet, ergreift natürlich die Rettung des Schiffs notwendig auch die Rettung der Ladung. Zweifel können sich lediglich dann erheben, wenn es sich um eine selbständige Ladungsrettung handelt. Dabei ist an die Fälle zu denken, daß ein Schiff infolge der Kollision leck geworden ist, sich wohl mit eigener Kraft über Wasser halten kann, aber außer Stande ist, das Schiff ganz frei von eindringendem Wasser zu machen und so die Ladung vor Verderbnis zu schützen, oder daß ein Seeleichter gesunken ist, die aus großen Holzbeständen bestehende Ladung aber auf dem Wasser schwimmt und geborgen werden könnte. Die deutsche Literatur tritt überwiegend für eine selbständige Ladungsrettung ein, einige Autoren[4]) unter Hinweis auf die Worte „zur Abwendung oder Verringerung der nachteiligen Folgen des Zusammenstoßes“ im § 1 der Verord. v. 1876,

---

[1]) Mittelstein Bd. II S. 475; Brodmann Bd. II S. 849; Perels Seestr. O. S. 36; EOS. Bd. 16 S. 664 (Spruch Brake).

[2]) HGZ. 92 Nr. 51.

[3]) North S. 109.

[4]) North S. 107; Burchard S. 258. Der Ausdruck „Schiff und Ladung“ bei beiden könnte allerdings dafür sprechen, daß sie eine Pflicht zur Ladungsrettung dann ablehnen, wenn das Schiff selbst nicht mehr zu retten ist.

andere[1]) dadurch, daß sie „Schiff“ im § 1 als Ausdruck für die Gesamtheit der mit dem Schiff verbundenen Interessenten auffassen. Aufopferung der eigenen Ladung fordert Perels[2]) nur dann, wenn Menschenleben auf dem Spiel stehen. Schafft das neue Recht hierin eine Aenderung oder verlangt doch sein internationaler Charakter trotz des mit der bisherigen deutschen Fassung übereinstimmenden Textes eine andere Auslegung?

Der der ersten Brüsseler Conferenz vorgelegte Entwurf des Comité maritime international sprach in Art. 10 ganz allgemein von einer Pflicht der Schiffe, sich gegenseitig Hilfe zu bringen, hob also nicht, wie der nunmehrige Art. 8, die Rettung des Schiffs und der an Bord befindlichen Personen hervor. „Schiff“ mußte daher nach dem Vorentwurf alle Schiffsinteressenten umfassen[3]). Infolgedessen war auch eine selbständige Ladungsrettung geboten, indessen ohne Aufopferung der eigenen Ladung, denn die Rettung war vorgeschrieben nur, soweit die Umstände es gestatteten, und man wird Aufopferung eignen Guts nicht verlangen wollen, um fremdes Gut zu retten.

Art. 10 des Vorentwurfs wurde auf der zweiten Brüsseler Conferenz[4]) auf Vorschlag Frankreichs einigen Aenderungen unterworfen und im Interesse einer einheitlichen Interpretation dem nunmehrigen Art. 11 des Uebereinkommens über Bergung und Hilfsleistung angepaßt. In dem Art. 11 war freilich nicht von Sachrettung, sondern einzig und allein von Personenrettung die Rede; die Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung von Sachgütern kam erst bei Festsetzung der Grenzen für die Rettungspflicht zum Ausdruck. Der dort verwendete Passus „soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende im stande ist“, wurde in zweifacher Weise in den nunmehrigen Art. 8 des Uebereinkommens über den Zusammenstoß von Schiffen aufgenommen. In erster Linie auch hier zur Begrenzung der Hilfsleistungspflicht. Inwieweit ist danach der Kapitän nach einem Zusammenstoß zum Schutz fremder Interessen verpflichtet, eigene Ladung aufzuopfern? Die Antwort muß für Art. 8 ebenso ausfallen wie für Art. 11 des Uebereinkommens über Bergung und Hilfsleistung. Abgesehen von dem Wortlaut des Art. 11, der das „Schiff“ den an Bord befindlichen „Personen“ gegenüberstellt und daher mit Schiff nur den nackten Schiffskörper begreifen kann,

[1]) Perels, Seestr. O. S. 37.
[2]) Perels, Seestr. O. S. 37. Wie die andern Autoren, ist nicht zu ersehen.
[3]) Ritter S. 39.
[4]) 2. Brüssel. Conf. S. 91.

wird man vor allem aus Zweckmäßigkeits- und Billigkeitsgründen, aus der ratio des Art. 11 unter Umständen auch die Aufopferung der Ladung fordern müssen, falls nur dadurch der Menschenrettungspflicht genügt werden kann. Das Uebereinkommen ist in erster Linie darauf bedacht, gefährdeten Menschenleben Rettung zu bringen. Die moralische Verpflichtung ist durch Art. 11 zur gesetzlichen mit den sich daran schließenden Folgen geworden. Materielle Interessen sollen nach dem neuen Recht bei Erfüllung dieser Pflicht nicht mitspielen. Ebenso wie man keinen selbständigen Ersatzanspruch für Zeitverlust und außerordentliche Unkosten bei Menschenrettung statuiert hat (Art. 9 Abs. 2 des Uebereinkommens über Bergung und Hilfsleistung), ebenso wird man dem Kapitän auch die Aufopferung der eigenen Ladung zur Pflicht machen müssen[1]), wenn dadurch allein die Rettung von Menschenleben ermöglicht werden kann. Daß die Ladung oft weit mehr Wert besitzt als das sie transportierende Schiff, kann für die Rettung gefährdeter Personen nicht von Einfluß sein, denn nur das Schiff, nicht die Ladung ist Rettungsmittel.

Entsprechend Art. 11 des Uebereinkommens über Bergung und Hilfsleistung wird der Kapitän sich auch bei der Rettungspflicht nach Art. 8 des Uebereinkommens über den Zusammenstoß von Schiffen unter Umständen dazu entschließen müssen, Teile seiner Ladung aufzuopfern. Wie weit ist diese Pflicht in Art. 8 auszudehnen? Während der gen. Art. 11 sich nur mit der Rettung von Menschenleben befaßt, fordert Art. 8 die Rettung von „Schiff und den dazu gehörenden Personen". Der Passus ist auch an dieser zweiten Stelle, um international eine gleichmäßige Auslegung zu erzielen, dem Uebereinkommen über Bergung und Hilfsleistung entlehnt. Brauchte und durfte der Kapitän bei der Hilfsleistung nach einem Zusammenstoß keine Rücksicht auf die Ladung zu nehmen, so braucht er daher ebenfalls fremde Ladung nicht zu retten.

Es fragt sich jedoch, ob an diesen Grundsätzen über Aufopferung eigener und Rettung fremder Ladung dadurch etwas geändert wird, daß Art. 8 im Gegensatz zu Art. 11 des Uebereinkommens über Bergung und Hilfsleistung Rettung des Schiffs vorschreibt. Zur Rettung des Schiffs als schwimmenden Körpers ist eine Aufopferung von Ladung seitens des rettenden Schiffs nur dann denkbar, wenn es sich

---

[1]) Ebenso Stenglein Bd. I S. 417; Perels, Seestr. O. S. 37; Busch S. 24. Die Ladungsinteressenten haben abgesehen von Art. 9 Abs. 2 des Uebereinkommens über Bergung und Hilfsleistung keinen Anspruch auf Ersatz, da die Aufopferung der Ladung nicht widerrechtlich geschehen ist.

darum handeln würde, fremde Ladung zu übernehmen, um das fremde Schiff schwimmfähig zu erhalten. Das würde dann allerdings eine selbständige Ladungsrettung, ev. unter Aufopferung eigener Ladung bedeuten. Eine Pflicht dazu besteht aber auch in diesen Ausnahmefällen, d. h. zwecks Rettung des fremden Schiffs nicht. Darf der Kapitän des rettenden Schiffs bei Erfüllung seiner Rettungspflicht nur auf sein Schiff und die an Bord befindlichen Personen Rücksicht nehmen, so entspricht dem auf der andern Seite die Pflicht des Kapitäns des zu rettenden Schiffs, ev. alle andern Werte, auch die gesamte, eigene Ladung preiszugeben und nur auf die Erhaltung des Schiffskörpers und der an Bord befindlichen Personen Rücksicht zu nehmen, ehe er von dem rettenden Schiff Aufopferung von dessen Ladung verlangen kann. Beide Schiffe stehen sich ja nach einem Zusammenstoß in gleicher Ungewißheit bezüglich ev. Schadensersatzpflicht gegenüber; Rechte und Pflichten des einen Schiffs müssen mit denen des andern Schiffs übereinstimmen. Dies Verhältnis zwischen beiden Schiffen führt dahin, daß das rettende Schiff sogar zwecks Rettung der an Bord des andern Schiffs befindlichen Menschen erst dann seine eigene Ladung aufzuopfern braucht, wenn es dem zu rettenden Schiff auch bei Preisgabe seiner eigenen Ladung nicht mehr möglich wäre, das Schiff über Wasser zu halten und damit die gefährdeten Personen außer Gefahr zu bringen. — Die Pflicht der Aufopferung eigener Ladung lediglich zur Rettung fremder Ladung würde vollends dem allgemein anerkannten Rechtsgrundsatz widersprechen, daß das Eigentum des einen nicht angetastet werden darf, damit das Eigentum eines andern vor Schaden bewahrt werde [1]).

Faßt man das Gesagte kurz zusammen, so ergibt sich für Art. 8 des Uebereinkommens und in Zukunft für § 1 der Verordnung von 1876 folgende Auslegung: Aufopferung eigener Ladung nur zur Rettung gefährdeter Menschenleben, selbständige Rettung fremder Ladung überhaupt nicht erforderlich.

§ 21.

Die Pflicht zur Hilfsleistung nach einem Zusammenstoß bildet im deutschen Recht wie auch im Recht des Uebereinkommens eine Vorschrift strafrechtlichen Charakters. Stellt man das Gebot aber überhaupt einmal auf, so knüpfen sich daran

[1]) Im deutschen Recht u. a. in der Strandungsordnung zum Ausdruck gebracht, vgl. § 10 Str. O. und Kletke zu § 9 S. 25.

neben den bisher erörterterten, strafrechtlichen doch notwendig auch zivilrechtliche Folgen. So gewährt das deutsche Recht gegen den schuldigen Kapitän wegen Verletzung eines Schutzgesetzes im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB. einen Anspruch auf Ersatz des Schadens, der durch die unterlassene Nothilfe erwachsen ist [1]). Ein solcher Anspruch ist indessen für die verletzten Interessenten praktisch kaum von Wert, da der Kapitän selbst nicht zahlungskräftig sein wird. Wirksamen Schutz kann lediglich eine Haftung des Schiffseigentümers bieten. Wird das Schiff, welches gegen Art. 8 verstoßen hat, später für allein schuldig an dem Zusammenstoß der Schiffe erklärt, so trägt sein Eigentümer schon nach allgemeinen Grundsätzen den gesamten Schaden, d. h. eben auch den Schaden, der infolge verweigerter Hilfsleistung zu dem eigentlichen Kollisionsschaden hinzugetreten ist. Es handelt sich also nur um die Fälle, in denen der Zusammenstoß auf einen Zufall, auf das Verschulden beider beteiligten Schiffe oder auf das alleinige Verschulden des zu rettenden, hilfsbedürftigen Schiffs zurückzuführen ist. Besteht hier eine selbständige Schadensersatzpflicht des Reeders für schuldhaft unterlassene Hilfsleistung? Die Frage wird für das geltende deutsche Recht verschieden beantwortet und hat auch in den internationalen Verhandlungen nicht immer die gleiche Behandlung erfahren.

Der Vorentwurf des Comité maritime international, der im Jahre 1905 der ersten Brüsseler Conferenz vorgelegt wurde, enthielt in seinem Art. 10 Abs. 3 eine ausdrückliche Bestimmung, die den Schiffseigentümer von jeder Haftung freisprach. Man dachte an die Möglichkeit, daß nach einem Zusammenstoß das schuldige Schiff am meisten der Gefahr ausgesetzt sei und das andere kollidierte Schiff, welches zum Opfer des Zusammenstoßes geworden, nun die besondere Pflicht träfe, dem schuldigen Schiff Hilfe zu bringen. Es erschien unbillig, das unschuldige Schiff bei unterlassenem Beistand zum Ersatz des Schadens zu verpflichten, der dem schuldigen Schiff auf diese Weise erwachsen wäre [2]).

Während der Vorentwurf nur strafrechtliche Folgen eintreten lassen wollte, stellen die Gesetzgebungen einiger Länder, wie z. B. die Englands und der Vereinigten Staaten von Amerika, wenigstens eine Präsumtion zu Lasten des schuldigen Schiffs dahin auf, daß es die Kollisionschuld-

[1]) In demselben Sinne die Worte L. Francks auf der 3. Brüssel. Conf. S. 122, verneinend offenbar Sieveking, Seer. § 92 S. 153 („hat keine zivilrechtlichen Folgen").

[2]) Comité Bullet. Nr. 9 S. 183.

haft verursacht habe. Das bedeutet zivilrechtlich freilich einen unter Umständen nicht unerheblichen Nachteil für das Schiff, welches sich der Beistandspflicht entzogen hat; eine Schadensersatzpflicht für Nichthilfeleistung kann es jedoch deshalb nicht sein, weil die Schuldpräsumtion stets entkräftet werden kann durch den Nachweis, daß der Zusammenstoß durch Zufall oder Schuld des andern Schiffs herbeigeführt sei. Der Reeder wird dann von jeder Haftung frei. Gelingt ihm der Beweis nicht, so haftet er bei gemeinsamem Verschulden für den Kollisionsschaden doch nur im Verhältnis des für den Zusammenstoß in Betracht zu ziehenden, beiderseitigen Verschuldens; die verweigerte Hilfsleistung vergrößert seinen Anteil nicht.

Im Gegensatz zu diesen Ländern und dem Vorentwurf lassen andere Länder den Reeder ohne Rücksicht auf den Zusammenstoß und das für ihn in Frage kommende Verschulden stets für den aus der Nichthilfeleistung besonders erwachsenen Schaden haften. Diese weitgehende Haftung ist für das deutsche Recht der Verordnung von 1876 nicht ohne Gegner[1]) geblieben. Die Frage läuft darauf hinaus, ob die Verletzung der Hilfsleistungspflicht eine schuldhafte Handlung darstellt, welche in Ausführung der dem Schiffer obliegenden Dienstverrichtungen begangen ist. Nur dann würde § 485 HGB. anwendbar und eine Haftung des Reeders begründet sein. Ritter[2]) verneint die Frage, ohne eine nähere Begründung zu geben. Mit Boyens[3]) wird man indessen annehmen müssen, daß sich die Verpflichtung zur Hilfsleistung nicht an den Kapitän persönlich, sondern an ihn als Führer, d. h. als Repräsentanten des Schiffs richtet. Hat der Kapitän die Pflicht, mit seinem Schiff, nicht nur für sich persönlich, Hilfe zu leisten, so fällt diese Hilfsleistung auch in den Kreis derjenigen Verrichtungen, die ihm auf Grund seines Dienstverhältnisses zum Reeder obliegen. Ebenso wie der Reeder haftet für schuldhaftes Verhalten vor einem Zusammenstoß, muß ihn auch die Verantwortlichkeit für schuldhaftes Verhalten nach einem Zusammenstoß treffen, mag auch in beiden Fällen die Strafdrohung selbstverständlich nur gegen den schuldigen Kapitän ausgesprochen werden. Ritters Ansicht ist außerdem mit dem internationalen Charakter der Verordnung von 1876 unvereinbar. Der deutschen Verordnung entsprechen, wie erwähnt, in den meisten Seestaaten analoge Bestimmungen, die im wesentlichen textlich mit dem deutschen Recht übereinstimmen. Die Verordnung von 1876 kennt

[1]) Ritter S. 40; Sieveking, Seer. § 92 S. 153.
[2]) Ritter S. 40.
[3]) Boyens in GZ. Bd. 54 S. 10.

jedoch nicht, wie viele ausländische Bestimmungen, eine Schuldpräsumtion zu Lasten des nicht helfenden Schiffs dahin, daß es den Zusammenstoß schuldhaft verursacht habe. Eine derartige Präsumtion läßt sich nur von dem Grundsatz aus erklären, daß der Kapitän bei Verweigerung der Hilfsleistung innerhalb seiner Dienstverrichtungen gehandelt habe, denn die Präsumtion bedeutet, wenn auch nicht eine eigentliche Haftung, so doch einen beträchtlichen Nachteil für den Reeder. Dieselbe Rechtsgrundlage, auf der hier die Umkehrung der Beweislast beruht, führt für Deutschland mangels einer solchen, die Verantwortlichkeit des Reeders für unterlassenen Beistand einschränkenden Vorschrift zur unbedingten Ersatzpflicht für den Schaden, der durch die Nichthilfeleistung zu dem Kollisionsschaden hinzugetreten ist [1]). In verstärktem Maße, wenn auch deutschen Rechtsgedanken zuwiderlaufend, ist der Grundsatz, daß die Verpflichtung zur Hilfsleistung den Kapitän als Repräsentanten des Schiffs trifft, in den Vereinigten Staaten von Amerika durchgeführt: das Schiff, d. h. der Reeder, wird hier haftbar gemacht auch für die Strafsumme, zu der der Kapitän verurteilt wird [2]).

Die weitgehende, deutsche Haftung des Reeders ist unpraktisch in den Fällen, wo der Zusammenstoß selbst auf Zufall zurückzuführen ist oder doch auf das alleinige Verschulden des hilfsbedürftigen Schiffs; der Schadensersatzanspruch wegen unterlassener Hilfsleistung wird dann stets als aufgehoben durch den Lohnanspruch anzusehen sein, den das andere Schiff durch eine ev. Rettung erworben hätte und den das notleidende Schiff nun gespart hat. Abgesehen davon wird sich aber auch bei beiderseitigem Verschulden hinsichtlich des Zusammenstoßes niemals genau ermitteln lassen, inwieweit der Gesamtschaden der Kollision selbst oder der Verletzung der Nothilfepflicht zuzuschreiben ist. Das Uebereinkommen traf daher die gute Mitte, wenn es in Abweichung von der im Vorentwurf statutierten, reinen Nichthaftung des Reeders in Art. 8 Abs. 3 bestimmte: „Eine Zuwiderhandlung gegen die vorstehenden Bestimmungen begründet für sich allein keine Haftung des Schiffseigentümers". Damit soll gesagt sein [3]): der Reeder ist haftbar für schuldhafte Nichthilfeleistung seitens seines Schiffs lediglich dann, wenn seinem Schiff zu gleicher Zeit ein Verschulden bei der Kollision selbst zur Last fällt, d. h. in den Fällen des Art. 4,

[1]) Boyens a. a. O. S. 11. Wie für das deutsche Recht muß die Entscheidung auch für das franz. Recht lauten; vgl. Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1022, Bd. V Nr. 178.

[2]) Spencer S. 48.

[3]) 3. Brüssel. Conf. S. 75 (Kommissionsbericht L. Francks).

bei beiderseitigem Verschulden, denn die Fälle, in denen das nichthelfende Schiff allein für den Zusammenstoß verantwortlich erklärt wird, fallen, wie oben gezeigt, für eine besondere Behandlung der Reederhaftung für Nichthilfeleistung aus. Wie weit die in Art. 8 Abs. 3 ausgesprochene Haftung des Reeders geht, ist nicht bestimmt. Schwierigkeiten bei Ermittlung des Schadens sind also vermieden; denn in Anwendung der Vorschrift des Art. 4 hat der Richter nur bei Abwägung des gegenseitigen Verschuldens dem Umstand Rechnung zu tragen, daß der Kapitän ohne Grund sich der Verpflichtung zum Beistand entzogen hat.

Das neue Recht bedeutet danach gegenüber dem bisher geltenden deutschen Recht keine grundsätzliche Aenderung, sondern im wesentlichen nur eine der Praxis mehr entgegenkommende, neue Anwendungsform alter Grundsätze. Der Entwurf von 1912 konnte infolgedessen bezüglich der Artt. 8/9 des Uebereinkommens einfach auf die Verordnung von 1876 verweisen; der alte Wortlaut wird in Zukunft auch zur Durchführung des neuen Rechts dienstbar gemacht werden können. Die Regelung der Haftung des Reeders für schuldhaft unterlassene Hilfsleistung erklärt zugleich den engen Zusammenhang zwischen den Artt. 8/9 und den vorhergehenden Artikeln des Uebereinkommens. Die Artt. 8/9 sollen nur dazu dienen, ev. Ansprüche der Schiffe aus einem Zusammenstoß zu stützen, m. a. W. das Beweismaterial gegen das andere, allenfalls schuldige Schiff sicherzustellen; dem Kapitän soll die Möglichkeit genommen sein, sich durch rasche Flucht der ev. Ersatzpflicht zu entziehen [1]). Dieser Grundsatz verbietet eine allgemeine Haftung des Reeders für Verletzung der Rettungspflicht, verlangt vielmehr eine Anwendung des deutschen § 485 HGB. bezw. § 3 BSG. und § 1 der Verordng. v. 1876 nur im Zusammenhang mit den §§ 734 ff. HGB.

Ist ausnahmsweise der Reeder selbst Kapitän seines Schiffs, so sind bei Zuwiderhandlung gegen Art. 8 nicht die schwächeren Bestimmungen des Abs. 3 Art. 8 über die Haftung des Reeders, sondern allein die Regeln über die Haftung des Kapitäns anzuwenden. Die Person des Kapitäns — das wurde auf der dritten Brüsseler Conferenz besonders betont [2]) — hat stets das Uebergewicht über die Person des Reeders. Lediglich die Mitreeder genießen in solchen Fällen des Privilegs aus Abs. 3 Art. 8. Das Uebereinkommen entspricht auch in diesem Punkt dem geltenden deutschen

---

[1]) Ebenso EOS. Bd. 13 S. 505 und 508 (Spruch Flensburg).

[2]) 3. Brüssel. Conf. S. 75 (Kommissionsbericht L. Francks).

Recht [1]). Gleiche Vorschriften bestehen in den meisten andern Seestaaten [2]). Die abweichenden Beschlüsse des internationalen Kongresses zu Genua von 1892 [3]), die auf Grund der Konstruktion des Schiffs als juristischer Person dem Reederschiffer auch bei eigenem Verschulden beschränkte Haftung gewährten, haben in neueren Gezetzgebungen nirgendswo Eingang gefunden.

§ 22.

Art. 8 und § 1 der Verordnung von 1876 sprechen von einer Verpflichtung zur Hilfsleistung nach einem „Zusammenstoße". Durch Art. 13 des Uebereinkommens sind die Vorschriften über den Zusammenstoß von Schiffen auf eine Reihe anderer, ähnlich liegender Fälle ausgedehnt. Es fragt sich, ob diese Ausdehnung auch die Nothilfepflicht des Art. 8 trifft.

Der Rechtszustand vor dem Uebereinkommen kann zur Beantwortung in keiner Weise verwertet werden, da in den Rechten aller Vertragsmächte die Fälle des Art. 13 einer besonderen gesetzlichen Regelung bisher nicht unterworfen waren. Infolgedessen war es ausgeschlossen, hinsichtlich der Verpflichtung zur Hilfsleistung diese Fälle den Fällen eines gewöhnlichen Zusammenstoßes gleichzustellen. Nach dem neuen Recht indessen erscheint eine Ausdehnung von Artikel 8 auf die Fälle des Art. 13 nicht nur möglich, sondern aus folgenden Gründen auch geboten:

Art. 13 steht am Schluß aller für das materielle Recht überhaupt in Frage kommenden Bestimmungen des Uebereinkommens, bezieht sich danach schon um seiner Stellung willen auf alle vorhergehenden Vorschriften, also auch auf die des Art. 8. Der Wortlaut des Art. 13 spricht freilich nur von „Ersatz des Schadens" und könnte deshalb vermuten lassen, Art. 8 habe von Art. 13 nicht mit umfaßt werden sollen. Dem Wortlaut des Art. 13 darf man jedoch mit Rücksicht auf Art. 1 eine solche Tragweite nicht beimessen. Auch Art. 1 des Uebereinkommens bezieht sich dem Wortlaut nach nur auf die Ersatzpflicht zugefügten Schadens. Zu den Bestimmungen, auf die Art. 1 hinweist, ist aber auch Art. 8 zu

---

[1]) Schaps S. 87/88; Ehrenberg S. 175; Sieveking, Seer. § 72 S. 105; vgl. auch Mittelstein Bd. I S. 67. Die meisten Autoren behandeln die Haftung des Reederschiffers nur unter dem Gesichtspunkt kontraktlicher Ansprüche.

[2]) Vgl. für England Marsden S. 164, für Frankreich Lyon-Caen Renault Bd. V Nr. 206, 216.

[3]) Vgl. Lyon-Caen Renault Bd. V Nr. 267 bis.

rechnen. Art. 8 entnimmt die Erklärung des Ausdrucks Schiff erst aus Art. 1, der angibt, inwieweit unter Schiff im Sinne des Uebereinkommens Seeschiffe und Binnenschiffe zu verstehen sind. Eine enge Beziehung zwischen dem Wortlaut des Art. 8 und dem Passus in Art. 1 „Ersatzpflicht zugefügten Schadens" ist, wie gezeigt werden konnte, ferner dadurch gewährt, daß Art. 8 die Stützung der aus einem Zusammenstoß fließenden Ansprüche bezweckt und in Abs. 3 selbst zivilrechliche Ansprüche aufstellt. Aus alledem ergibt sich, daß die Worte in Art. 13 „Ersatz des Schadens" nicht eine Ablehnung der Ausdehnung des Art. 13 auf Art. 8 bedeuten, vielmehr umgekehrt im Anschluß an Art. 1 die Ausdehnung notwendig erfordern.

Weiter ist hervorzuheben, daß Art. 13 sowohl die Fälle, in denen ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers, ohne daß ein Zusammenstoß stattfindet, einem andern Schiff Schaden zufügt, als auch die andern Fälle umfaßt, in denen zufolge nautischen Fehlers des ersatzpflichtigen Schiffs eine Kollision zwischen dem ersatzberechtigten und einem dritten Schiff herbeigeführt wird, ohne daß das ersatzpflichtige Schiff irgendwie körperlich berührt worden wäre. Diese letztgenannten Fälle sind zwar auch schon in Art. 1 enthalten, wurden aber durch das Wörtchen „auch" in Art. 13, um Zweifeln zu begegnen, von neuem erwähnt. Staaten, die sich lediglich auf Art. 13 stützen wollten, wären im Interesse einer international einheitlichen Auslegung den Staaten gegenüber, die nur Art. 1 anwenden, gezwungen, Art. 13 auf Art. 8 auszudehnen.

Gegen eine Anwendung von Art. 13 auf Art. 8 sprechen auch nicht die scheinbar einschränkenden Worte in Art. 8 „entrés en collision". Damit sollte nichts anderes ausgedrückt werden als mit den Worten „navires abordés" im französischen Gesetz von 1891 über die Verpflichtung zur Hilfsleistung [1]). Keineswegs ist der Passus dahin zu verstehen, daß eine Nothilfepflicht nur für die körperlich direkt mit einander in Berührung gekommenen Schiffe besteht. Das würde ein ungerechtfertigtes Minus gegenüber dem bisherigen Rechtszustand bedeuten, nach dem, entsprechend der mehr oder weniger weiten Landesgesetzgebung, eine Pflicht zur Hilfsleistung auch den Schiffen obliegt, die nur indirekt miteinander zusammengestoßen sind.

Auch der Einwurf, das Uebereinkommen habe gemäß der Ueberschrift verschiedene einzelne Regeln aufstellen wollen, die unter sich nicht zusammenhängen und eine Aus-

[1]) Vgl. Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1057 S. 192 Anm. 1.

dehnung des Art. 13 auf Art. 8 daher ausschlössen, wäre unbegründet. „Certaines règles" in der Ueberschrift will ja nur zum Ausdruck bringen, daß nicht alle in das Gebiet des Schiffszusammenstoßes fallenden Fragen international geregelt sind und die einzelnen Regierungen befugt sind, soweit nötig, ergänzende Maßregeln zu treffen.

Abgesehen von Wortlaut und Stellung des Art. 13 ist eine Ausdehnung auf Art. 8 vor allem wegen der ratio des Art. 8 geboten. In den Fällen des Art. 13 besteht in demselben Maß wie bei gewöhnlichen Schiffskollisionen die Gefahr, daß dem beschädigten Schiff seine ev. Schadensersatzansprüche durch Flucht des schuldigen Schiffs vereitelt werden. Die Sicherung der Beweismittel durch Namenkundgebung usw. ist auch hier erforderlich. Die Situation beider Schiffe unmittelbar nach dem Unfall ist auch hier die gleiche: Ungewißheit auf beiden Seiten, wer den Schaden zu tragen hat. Daraus folgt nicht nur das Interesse, sondern auch die Pflicht beider, zur Abwendung weiteren Schadens alle nur möglichen Maßnahmen zu ergreifen.

Die Pflicht zur Hilfsleistung wird in den Fällen des Art. 13 meist nicht gegenseitig sein, sondern nur auf einer Seite bestehen. Das ist indessen keine Besonderheit und steht nicht im Widerspruch zu der Regel des Art. 8, daß beide Schiffe gleiche Rechte und Pflichten treffen. Auch bei einem einfachen Zusammenstoß werden häufig Fälle eintreten, in denen, praktisch genommen, nur ein Schiff für die Erfüllung der Nothilfepflicht in Betracht kommt, da das andere Schiff infolge erheblicher Verletzungen außer Stande ist, ohne eigene Gefahr den Pflichten des Art. 8 nachzugehen.

Die genaue Feststellung, wann bei Anwendung des Art. 13 auf Art. 8 im Einzelfall eine Nothilfepflicht besteht, wird nicht immer ganz leicht sein. Es fehlt in den Fällen des Art. 13 ebenso wie bei einem Zusammenstoß zweier Schiffe durch Schuld eines dritten an einem direkten, körperlichen Aneinandergeraten des hilfsbedürftigen und des zur Hilfsleistung verpflichteten Schiffs. Auch in den Fällen des Art. 1 begründet jedoch nicht die unmittelbare Nähe, sondern nur das objektiv widerrechtliche Tun die Beistandspflicht. Es ist sehr wohl möglich, daß bei einem Zusammenstoß eines ganz kleinen Seglers mit einem großen Ozeandampfer der Stoß auf dem Dampfer gar nicht bemerkt wird [1]), und trotzdem ist der Dampfer zur Hilfsleistung verpflichtet. Man wird daher bei Anwendung des Art. 13 auf Art. 8 nur eine gewisse Nähe der beiden Schiffe voraussetzen, die es noch als möglich er-

[1]) EOS. Bd. 9 S. 504.

scheinen läßt, daß die Beschädigung des einen Schiffs mit dem falschen Manövrieren des andern in ursächlichem Zusammenhang steht [1]).

Die Hilfsleistung hat, wie auch nach einem einfachen Zusammenstoß, ohne Aufforderung zu erfolgen [2]), aber auch nur dann, wenn das beschädigte Schiff wirklich hilfsbedürftig ist [3]), d. h. sich mit eigenen Mitteln nicht mehr helfen kann; andernfalls genügt die Mitteilung des Namens, Heimatshafens usw. in Gemäßheit von Abs. 3 Art. 8. Der Mangel einer besonderen Aufforderung zur Rettung bedeutet für die Fälle des Art. 13 kein ungewöhnliches Maß an Umsicht und Vorsicht. Auch die unter Strafe gestellte Verletzung allgemeiner Menschenrettungspflicht in Art. 11 des Uebereinkommens über Bergung und Hilfsleistung ist von einer Aufforderung der gefährdeten Personen unabhängig. Nur bei Verschulden [4]) tritt nach Art. 8 Strafe sowie zivilrechtliche Haftung des Schiffsführers und Reeders ein. Bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffsführers ist der Schiffsführer verpflichtet, soweit wie möglich auf dem Wasser Umschau zu halten. Bemerkt er einen Schiffsunfall, den er bei pflichtmäßigem Ermessen auf ein Manöver seines eigenen Schiffs zurückführen muß, so ist ein Fall des Art. 8 in Verb. m. Art. 13 gegeben. Ist der Unfall ihm dagegen ganz unbekannt geblieben, so kann von einer schuldhaften Verletzung der Nothilfepflicht niemals die Rede sein [5]) [6]).

So setzt auch die praktische Durchführung einer Ausdehnung des in Art. 8 ausgesprochenen Grundsatzes auf die Fälle des Art. 13, wie sie durch Wortlaut, Stellung und Zweck der Bestimmungen des Uebereinkommens geboten erscheint, nichts in den Weg. Immerhin mag es fraglich sein, ob diese Ausdehnung auch noch nach Einführung der neuen Vorschriften in die Landesgesetze zu begründen ist. Schwierigkeiten wegen des Wortlauts in Art. 13 „Ersatz des Schadens“ könnten

---

[1]) 3. Brüssel. Conf. S. 41. (Dr. de Langgaard Menezes, nach dem für Kausalzusammenhang stets eine gewisse Nähe erforderlich.)

[2]) Vgl. Perels, Seestr. O. S. 37; Stenglein Bd. I S. 418.

[3]) EOS. Bd. 9 S. 43 (Spruch Stettin), S. 138 (Spruch Flensburg), S. 539 (Spruch Stettin), Bd. 8 S. 398 (Spruch Rostock).

[4]) Nach herrschender Ansicht (vgl. u. a. Schaps S. 676) für Bestrafung nach § 145 StGB. u. § 1 der Verord. v. 1876 auch Fahrlässigkeit genügend. Das entspricht dem Inhalt der Verordnung und ist daher international auch für Art. 8 anzunehmen.

[5]) Es genügt die Verschaffung der subjektiven Gewißheit unter verständiger Abwägung der Gründe für die gewonnene Ueberzeugung, EOS. Bd. 13 S. 511 (Spruch Flensburg).

[6]) Vgl. die ähnlichen Ausführungen Kohlers in Arch. f. bgl. Recht Bd. 36 S. 9.

allerdings entstehen, wenn man wie in Belgien[1]) die Bestimmungen des Uebereinkommens in ihrer ursprünglichen Reihenfolge, jedoch ohne den einleitenden Art. 1 in das Handelsgesetzbuch aufnehmen würde. Im deutschen Recht nimmt jedoch die Vorschrift des Art. 8, enthalten in der Verordnung von 1876, eine Stellung außerhalb des Handelsgesetzbuchs ein. Der Terminus „Zusammenstoß" in § 1 der Verordnung und in § 145 StGB. weist indessen unmittelbar auf das Zivilrecht, auf die Ueberschrift vor den §§ 734 ff. HGB. hin; was dort unter Zusammenstoß von Schiffen zu verstehen ist, gilt auch für das Strafrecht. Daß im Strafgesetzbuch verwendete Ausdrücke häufig erst durch das Zivilrecht ihre Erklärung finden, ist an zahlreichen Beispielen des Strafgesetzbuchs nachweisbar. Daß auch der Ausdruck „Zusammenstoß" in § 145 StGB. dem Handelsgesetzbuch entnommen ist, darüber geben die Gesetzesmaterialien freilich keinen Aufschluß, allein die Literatur[2]) läßt keinen Zweifel darüber aufkommen. Die Nothilfepflicht ist nicht nur für die Fälle des § 734 HGB., des körperlichen Aneinandergeratens, sondern auch für die unter der Ueberschrift „Zusammenstoß von Schiffen" in § 739 HGB. besonders hervorgehobenen Fälle eines indirekten Zusammenstoßes vorgeschrieben. Ausdrücklich als nicht unter § 1 der Verordnung von 1876 und damit § 145 StGB. fallend werden bisher nur die Fälle des Art. 13 des Uebereinkommens erwähnt[2]). Bejaht man demnach die Frage, ob sich § 145 StGB. auf die Ueberschrift „Zusammenstoß von Schiffen" vor den §§ 734 ff. HGB. bezieht, so wird folgerichtig mit der Aufnahme der Fälle des Art. 13 unter die §§ 734 ff., o h n e besondere Aenderung der Ueberschrift, in Zukunft eine Nothilfepflicht auch in den Fällen des Art. 13 statuiert, denn aus der Aenderung des Zivilrechts ergibt sich von selbst eine Aenderung des Strafrechts, wenn letzteres auf das Zivilrecht zurückgeht[3]).

In Ländern, wo das Gesetz bezüglich Einführung der Bestimmungen des Uebereinkommens in die Landesgesetzgebung die Anwendung von Art. 13 auf Art. 8 nicht ausdrücklich vorsieht oder doch, wie der deutsche Gesetzentwurf von 1912, im Wege der Auslegung ermöglicht, ist eine entsprechende Erweiterung der Nothilfepflicht durch ein besonderes

---

[1]) Vgl. Droit maritime 1911 S. 753 ff.

[2]) Vgl. Prien § 387 oben; Stenglein Bd. I S. 417 spricht allgemein von allen „beteiligten Schiffen". Ebenso in Frankreich wohl das Verhältnis zwischen dem Ges. v. 10. März 1891 und dem code de commerce; vgl. Lyon-Caen Renault Bd. VI Nr. 1020.

[3]) Franck S. 13, RG. Bd. 33 S. 184.

Gesetz wünschenswert, um das internationale Vertragsrecht mit dem Landesrecht in Uebereinstimmung zu bringen.

Unberührt durch Art. 8 des Uebereinkommens bleiben die Verpflichtungen zur Hilfsleistung kraft öffentlichen Amts [1]). Sie fallen aus dem Rahmen der Bestimmungen über den Zusammenstoß von Schiffen ganz heraus und haben insbesondere mit der Stützung von Ersatzansprüchen aus einem Zusammenstoß nichts zu tun. Das gleiche gilt von der Frage, ob und inwieweit die Verpflichtung zur Hilfsleistung nach Art. 8 auf die Lohnansprüche des rettenden Schiffs einwirkt; die Beantwortung hat in Zukunft an der Hand der in dem Uebereinkommen über Bergung und Hilfsleistung international festgelegten Grundsätze zu erfolgen.

§ 23.

Neben den Artt. 2—4 über Entstehung und den Artt. 8—9 über Stützung der Ansprüche enthält das Uebereinkommen in dem Art. 6 Abs. 1 und Art. 7 Bestimmungen über anspruchsvernichtende Tatsachen. Art. 6 Abs. 1 handelt von dem Protest und von besonderen Förmlichkeiten, Art. 7 von der Verjährung.

Die Geltendmachung der Ansprüche aus einem Zusammenstoß war bisher am meisten erschwert durch die Vorschriften über Protest und besondere Förmlichkeiten, bei deren Nichtbeobachtung jeder Anspruch ausgeschlossen war. Was im Sinne von Art. 6 Abs. 1 des Uebereinkommens unter Protest und besonderen Förmlichkeiten zu verstehen ist und wie weit diese Begriffe zu ziehen sind, läßt sich am besten durch einen Ueberblick über den Rechtszustand vor dem Uebereinkommen dartun.

Als man im Jahre 1897 im Comité maritime international die Bearbeitung der Seerechtsmaterie über den Zusammenstoß von Schiffen in Angriff nahm, fand man in einer großen Reihe zumeist südeuropäischer Staaten [2]) rigoröse Bestimmungen vor, die z. B. von dem Kapitän eines kollidierten Schiffs verlangten, binnen 24 oder wenig mehr Stunden, gerechnet vom Zeitpunkt, in dem er seine volle Handlungsfreiheit wiedererlangt hatte, seine Ansprüche in einem formellen Schriftstück zu

[1]) Näheres bei Schaps S. 704; Stoerk in Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, Erg. Bd. III S. 246 ff.

[2]) Z. B. in Griechenland, Italien, Rumänien, Spanien, der Türkei, weiter in Belgien, Chile, Ecuador, Mexiko und andern Staaten.

reklamieren und einen solchen Protest innerhalb einer weiteren kurzen Frist durch eine Gerichtsperson dem Kapitän des andern kollidierten Schiffs mitzuteilen; die es ihm weiter zur Pflicht machten, innerhalb einer Frist von beispielsweise 1 Monat seit Kenntnis des Unfalls Klage zu erheben: alles dies bei Verlust seiner Ansprüche, ja sogar die Ansprüche der Ladungs- und anderer Interessenten wurden bei Verletzung der Vorschriften als ausgeschlossen angesehen [1]).

Alle derartigen Bestimmungen haben ihren Ursprung im code de commerce, der in andern Ländern entweder ohne oder mit geringen Abänderungen adoptiert oder doch als Vorbild für viele andere Handelsgesetzbücher genommen wurde. Die französischen Vorschriften hatten derzeit bei Abfassung des code de commerce ihre Berechtigung, da damals der Seeverkehr noch unbedeutend war und Zusammenstöße hauptsächlich in den Häfen oder auf den Reeden, d. h. an denselben Plätzen stattfanden, wo man auch gerichtliche Schritte unternehmen konnte. Frankreich selbst trug der modernen Entwicklung des Seeverkehrs dadurch Rechnung, daß es im Jahre 1891 den Protest und die andern bei einem Zusammenstoß zu beobachtenden Formalitäten gesetzlich beseitigte. Bei den internationalen Verhandlungen des Comité maritime international trat durch die vergleichende Uebersicht der verschiedenen Seerechte besonders deutlich hervor, daß alle Formvorschriften für Ansprüche aus Zusammenstößen umständlich, schwierig und chikanös sind [2]). Der Protest bietet außerdem gar keinen Nutzen, denn er konstatiert so gut wie nichts, enthält in den meisten Fällen keine Besonderheiten des einzelnen Unfalls, sondern ist reine Formalität. Diese Einsicht veranlaßte Belgien bereits im Jahre 1908 durch ein besonderes Gesetz vom 10. Februar, sein Recht dem neuen französischen anzupassen [3]).

Deutschland und mit ihm die meisten nordeuropäischen Staaten [4]) kannten auch schon vor 1910 keine Formvorschriften, die den eben genannten gleichzustellen wären. Von allen Formalitäten des deutschen Seerechts kommen für die Materie des Zusammenstoßes lediglich die Bestimmungen der §§ 522 und 609 HGB. in Betracht. Beide [5]) fallen nicht unter Art. 6 Abs. 1 des Uebereinkommens. Schon aus ihrer Stellung im

---

[1]) Vgl. Assoc. Belge, Bullet. Nr. 2 S. 51.
[2]) Comité Bullet. Nr. 1 S. 40.
[3]) Vgl. Droit maritime 1911 S. 434.
[4]) England, Holland, Skandinavien.
[5]) Hervorzuheben ist, daß auf der Antwerpener Conf. des Comité maritime international ausdrücklich auf die Verklarung als Ausnahme von Art. 6 Abs. 1 verwiesen ist, vgl. Comité Bullet. Nr. 2 S. 20.

Gesetz geht unzweifelhaft hervor, daß sie keine „besonderen Förmlichkeiten" sind, d. h. solche, die eigens für Rechtsbeziehungen aus einem Zusammenstoß geschaffen wären; sie hätten sonst ihren Platz unter den §§ 734 ff. HGB. finden müssen. Sie verfolgen aber auch einen ganz andern Zweck als die oben erwähnten Förmlichkeiten der südeuropäischen Länder. Diese dienten dazu, die Beweisgrundlagen auch für die Partei zu sichern, welche selbst mangels erlittenen Schadens keine Ansprüche zu erheben hatte, und bezweckten des weiteren eine möglichst rasche Klagverfolgung seitens der beschädigten Partei. Die Verklarung des § 522 HGB. soll zwar auch eine „Unterlage für die Regelung der aus dem Seeunfall erwachsenen privatrechtlichen Verhältnisse[1])" bilden, wird hingegen in erster Linie im Interesse des die Verklarung aufnehmenden Schiffs selbst errichtet. Eine Pflicht zur Mitteilung der Verklarung an die Gegenpartei ist dem Handelsgesetzbuch fremd. Ein Verstoß gegen die Vorschrift des § 522 verpflichtet das Schiff nur zum Ersatz des durch den Verstoß entstandenen Schadens, mindert jedoch in keiner Weise die eigenen Rechte des betreffenden Schiffs. — § 609 HGB. bezieht sich auf das Verhältnis zwischen Verfrachter und Befrachter. Gegen den Verfrachter werden Ansprüche wegen Kollisionsschadens schon deshalb zu allermeist nicht gegeben sein, da der Reeder sich gegenüber der von ihm transportierten Ladung vollkommen freigezeichnet haben wird. In solchen Fällen bestehen weder Delikts- noch Vertragsansprüche, von einem Erlöschen dieser Ansprüche durch Zuwiderhandeln gegen die Vorschrift des § 609 kann also auch keine Rede sein. In den Ausnahmefällen, in denen der Reeder voll haftet und sowohl Delikts- als auch Vertragsansprüche begründet sind, verfolgt die Formvorschrift des § 609 doch nur den einen Zweck, für die Existenz und Höhe der gegen den Verfrachter zu erhebenden Ersatzansprüche sachdienliche Grundlagen zu schaffen. Das andere Schiff wird bei der Besichtigung weder hinzugezogen noch später davon benachrichtigt. Im Gegensatz dazu spielt bei den Förmlichkeiten des Art. 6 Abs. 1 des Uebereinkommens das Verhältnis zum andern Schiff die Hauptrolle, denn der Käpitän des Transportschiffs wird meist schon unmittelbar nach dem Unfall wissen, ob er mit Ersatzansprüchen der Ladung zu rechnen hat oder ob nicht. Hat er aber Schaden zu ersetzen, so wird er auf alle Fälle versuchen, diesen Schaden ganz oder zum Teil auf das andere an der Kollision beteiligte Schiff abzuwälzen.

---

[1]) Schaps S. 171/72.

Auf die Formvorschrift des § 818 HGB. bei der Seeversicherung braucht überhaupt nicht eingegangen zu werden, da sie lediglich das Vertragsverhältnis zwischen Versichertem und Versicherer angeht, das Uebereinkommen hingegen sich nur mit deliktischen Ansprüchen befaßt.

Die Bedeutung des Art. 6 Abs. 1 für das deutsche Recht besteht also, da in Deutschland ein Protest und besondere Förmlichkeiten im Sinne des Uebereinkommens nicht existieren, lediglich darin, daß man in der durch das zitierte belgische Gesetz von 1908 angegebenen Richtung weitergegangen ist und nunmehr definitiv alle Formalitäten beseitigt hat, die der Geltendmachung von Ansprüchen aus einem Zusammenstoß bisher noch im Wege standen. Es ist ein international einheitlicher Rechtszustand geschaffen: deutsche Reeder sind in Zukunft auch im Ausland überall vor Vernichtung ihrer Ansprüche infolge chikanöser Formvorschriften geschützt. Eben weil das deutsche Recht selbst durch Art. 6 Abs. 1 keine Aenderung erfährt, war eine ausdrückliche Bestimmung in dem Gesetzentwurf von 1912 entbehrlich.

§ 24.

Neben den Formalitäten hat sich für Schadensersatzansprüche aus einem Zusammenstoß eine von der allgemeinen Deliktsverjährungsfrist abweichende, besondere Verjährungsfrist [1]) herausgebildet. Sie mußte kurz sein, damit die Dispositionen des Reeders nicht auf längere Zeit hinaus gestört würden. Wurden die Prozesse rasch erledigt, dann konnte der Kapitän auch die Häfen wieder anlaufen, die er bisher meiden mußte, um einer Arrestlegung zu entgehen. Immerhin hatte die Verjährungsfrist darauf Rücksicht zu nehmen, daß der Kapitän oft erst nach langer Fahrt im stande ist, am richtigen Ort Klage zu erheben. Weiter war zu beachten, daß bei Verschiedenheit der Nationalität der kollidierten Schiffe leicht Schwierigkeiten bezüglich der Kompetenz der Gerichte entstehen und der Kläger bisweilen gezwungen ist, zwei bis drei Mal an verschiedenen Orten Klage zu erheben. Alle diese Gründe hatten in den Einzelländern zu einer besonderen Verjährungsfrist für Kollisionssachen geführt. Für eine international einheitliche Festlegung der Verjährungsfrist im Uebereinkommen mußten diese Gründe ebenfalls bestimmend sein. Der Zustand vor dem Uebereinkommen bot

[1]) Nur in Rußland gilt die gewöhnliche, zehnjährige Verjährungsfrist auch für Kollisionsansprüche.

vom Rechtsstandpunkt aus nichts Anfechtbares, für eine glatte Abwicklung der Kollisionsprozesse war er nur um deswillen unleidlich, weil die Verjährung, wenn auch überall verhältnismäßig kurz, so doch infolge der verschiedenen Bestimmungen über Dauer der Frist, Beginn und Hemmungs- bezw. Unterbrechungsgründe kaum in zwei Staaten völlig übereinstimmte.

Hinsichtlich der Dauer der Frist wechselten in den einzelnen Gesetzgebungen ein, zwei und drei Jahre miteinander ab [1]). England nahm insofern eine besondere Stellung ein, als es eine feste Frist überhaupt nicht kannte, vielmehr der Richter unter Beobachtung angemessener Diligenz von Fall zu Fall zu entscheiden hatte, ob eine Klage noch angängig oder nicht [2]). Die Nachteile des englischen Rechts zeigten sich vor allem darin, daß gegen ein englisches Schiff unter Umständen noch eine Klage angestrengt werden konnte, wenn eine Klage seitens des englischen Schiffs wegen Ablauf der Verjährungsfrist hätte abgewiesen werden müssen.

Gleich verschieden in den einzelnen Ländern wie die Dauer war der Beginn der Verjährungsfrist. Man rechnete bald vom Tage des Unfalls selbst [3]), bald vom Ablauf des Jahres, in dem der Unfall stattgefunden hatte [4]), bald vom erhobenen Protest an [5]). Hemmungs- und Unterbrechungsgründe führten dazu, die Differenzen im Rechte der verschiedenen Länder noch zu vergrößern.

Das ganze Gebiet der Verjährung einheitlich zu regeln, war unmöglich. Der einzelnen Punkte waren zu viele, und man hätte es in manchen Fällen, z. B. bei der Hemmung und Unterbrechung, nicht vermeiden können, in die allgemeinen Lehren des Zivilrechts einzugreifen. Ein großer Fortschrit tist bereits damit erreicht, daß Maß und Beginn der Grundfrist in Zukunft einheitlich gestaltet sind.

Um zunächst festzustellen, auf welche Ansprüche sich die Bestimmungen in Art. 7 erstrecken, mag an dieser Stelle kurz wiederholt werden, daß, abweichend und neu gegenüber dem bisher geltenden Recht, die besondere Verjährung für Ansprüche aus einem Zusammenstoß in Zukunft auch auf die

---

[1]) 1 Jahr z. B. Frankreich, Italien, 2 Jahre z. B. Deutschland, Skandinavien, 3 Jahre z. B. Holland.

[2]) Comité Bullet. Nr. 4 S. 65.

[3]) Z. B. Frankreich, Skandinavien, Holland.

[4]) Z. B. Deutschland.

[5]) Z. B. Italien, Rumänien, Mexiko.

Fälle des Art. 13 anwendbar ist[1]). Im übrigen kommen natürlich nur die im Uebereinkommen einheitlich geordneten Schadensersatzansprüche in Betracht, d. h. die Ansprüche gegen das Schiff selbst, nicht auch die Ansprüche gegen die schadenstiftenden Personen. Sollen auch die letzterwähnten Fälle einbezogen werden, so bedarf es einer ausdrücklichen Erwähnung, wie im § 902 HGB., der durch den deutschen Gesetzentwurf von 1912 unberührt bleibt.

Dauer und Beginn der Verjährung sind verschieden geregelt für den Hauptanspruch der Verletzten oder Geschädigten selbst und für den Regreßanspruch der Schiffe untereinander. Für die Dauer des Hauptanspruchs wählte man das mittlere Maß der in den modernen Staaten heute herrschenden Fristen, nämlich 2 Jahre[2]). Das deutsche Recht bleibt insofern unverändert[3]). Als Beginn wählte man den Zusammenstoß selbst; damit war ein für alle Parteien gleich liegender Zeitpunkt geschaffen, waren Ungewißheiten, wie früher bei Beginn vom Tage der Ankunft im ersten Hafen oder sonstwie, grundsätzlich ausgeschlossen. Die Bestimmung im § 903 Nr. 3, 2. Hälfte des HGB. erfährt hierdurch eine zweckentsprechende Aenderung, denn § 903 Nr. 3 war dem § 201 BGB. nachgebildet, ohne daß der für § 201 BGB. maßgebende Grundsatz, Schaffung eines leicht festzustellenden Anfangspunktes, für § 903 Nr. 3 HGB. zugetroffen hätte.

Da Art. 7 Abs. 1 des Uebereinkommens als Beginn der Verjährungsfrist nur das „Ereignis" nennt, so konnte allerdings die Frage auftauchen, ob der Tag des Ereignisses selbst schon mitzählen solle oder nicht. Ritter[4]) tritt für die erstere Auffassung ein. Grund für eine Nichtanwendung des § 187 BGB. könnte höchstens ein gleichmäßig abweichender Rechtszustand in außerdeutschen Ländern, insbesondere den französisch sprechenden Ländern Frankreich und Belgien sein; ein prinzipieller Standpunkt ist ausgeschlossen, weil alle modernen Staaten die Verjährungsfrist nur nach vollen Tagen rechnen,

---

[1]) Das Urteil des Hans. OLG. in HGZ. 05 Nr. 37 nach bisher geltendem deutschen Recht jedenfalls zu weitgehend, da der Ausdruck Zusammenstoß in § 901 HGB. nicht anders ausgelegt werden darf als in den §§ 734 ff. HGB. und eine analoge Ausdehnung mit Rücksicht auf die spezielle Vorschrift im § 739 unmöglich ist.

[2]) Ebenso bereits die Kongreßbeschlüsse von Antwerpen 1885 und Brüssel 1888; vgl. Rolin Nr. 292 S. 218.

[3]) Für Ersatzansprüche des versicherten Schiffs, der versicherten Ladung usw. gegen ihre Versicherer bleibt es leider auch in Zukunft bei der 5jährigen Frist des § 905 HGB. Das kann unter Umständen zu einer Schädigung der Interessen des Versicherers führen, wenn auch in den meisten Fällen durch die Anzeigepflicht des § 818 HGB. vorgebeugt ist.

[4]) Ritter S. 37.

nicht von der Stunde des Ereignisses an. Ritters Ansicht darf mithin als widerlegt gelten, da nicht nur die moderne Gesetzgebung allgemein [1]), sondern vor allem auch die französische Gesetzgebung von der gemeinrechtlichen zur deutschrechtlichen Berechnung des § 187 BGB. übergegangen ist. In Art. 2261 code civil ist gesagt, daß der letzte Tag der Verjährungsfrist stets zu Ende gehen müsse, m. a. W., daß der erste Tag, in den das Ereignis fällt, gar nicht gezählt wird, wenn er nicht volle 24 Stunden hat; Marcadé [2]) betont in seinem Kommentar, que „nos rédacteurs eussent été grandement surpris, s'ils avaient entendu interprété leur article en ce sens que le premier jour de la prescription pourrait n'être que quelques heures".

Die besondere Verjährungsfrist für die in Art. 4 Abs. 3 zugelassenen Rückgriffsansprüche beträgt 1 Jahr. Bisher verjährten die Regreßansprüche, wenn man sie auf § 735 HGB. stützte, in 2 Jahren, leitete man sie jedoch richtiger aus § 426 BGB. her, so konnte der Beklagte erst nach 30 Jahren [3]) die Einrede der Verjährung vorschützen. Außerdem begann die Verjährungsfrist für den selbständigen Regreßanspruch des § 426 BGB. erst mit erfolgter Zahlung seitens des Regreßberechtigten zu laufen, während in § 735 HGB. den Anfang der Verjährungsfrist der Seeunfall selbst bildete. In Brüssel wurde in richtiger Erkenntnis, daß ein Regreßanspruch nicht eher zur Entstehung gelange, als bis ein Schiff mehr als den nach Art. 4 Abs. 1 auf ihn entfallenden Betrag entrichtet habe, bestimmt, die einjährige Verjährungsfrist solle erst vom Tage der Zahlung ab laufen (Art. 7 Abs. 2 Satz 2). Wenn auch die 30jährige Verjährungsfrist des § 426 BGB. bisher selten zu Unzuträglichkeiten geführt hat, da jeder Gesamtschuldner zur Erfüllung mitzuwirken hat und nicht erst die Geltendmachung des Regreßanspruchs abwarten soll, so bildet doch das neue Recht in Art. 7 eine zweckentsprechende Ergänzung zu der kurzen Verjährungsfrist des Hauptanspruchs.

Das Uebereinkommen spricht in Art. 7 Abs. 2 nur ganz allgemein von einem Rückgriffsanspruch, ohne diesen Anspruch näher zu spezialisieren. Das deutsche bürgerliche Recht gewährt einem mehr als seinen Anteil zahlenden Gesamtschuldner zwei Ansprüche, den gesetzlichen Ausgleichungsanspruch aus § 426 Abs. 1 BGB. und den sogenannten Nachschubanspruch aus § 426 Abs. 2 BGB. Dieser Nachschubanspruch aus abgetretenem Recht ist lediglich Ausfluß

[2]) Heifron S. 463. Anm. 4.
[2]) Vgl. Marcadé: De la prescription S. 175/76.
[3]) So u. a. Ztschr. d. Anwaltskammer Breslau 1907 S. 3, bei Neumann 08 S. 180.

der allgemeinen Lehre über den Schadensersatz und ist insofern heute Gemeingut aller Gesetzgebungen. Art. 4 des Uebereinkommens bezieht sich daher nicht auf ihn, sondern auf den selbständigen Regreßanspruch des § 426 Abs. 1 BGB. Auch dieser Anspruch ist heute in einer großen Reihe außerdeutscher Staaten, u. a. in Frankreich und Oesterreich [1]), gesetzlich anerkannt. Wo er dagegen noch nicht eingeführt sein sollte [2]), tritt nunmehr in Kollisionssachen die international einheitliche Bestimmung des Art. 4 Abs. 3 ein.

Dieselbe Bedeutung wie in Art. 4 Abs. 3 muß dem Worte „Rückgriffsanspruch" auch in Art. 7 Abs. 2 zukommen. Die dort aufgestellte, kurze Verjährungsfrist hat nur für den gesetzlichen Ausgleichungsanspruch Geltung, während der Nachschubanspruch als bloß zedierter Hauptanspruch in zwei Jahren, beginnend mit dem Tage nach dem Zusammenstoß, verjährt. Konsequent durchgeführt, könnte dieser Rechtszustand die durch das Uebereinkommen erzielte Rechtseinheit stark gefährden. Man denke z. B. an die Fälle, daß zwei Schiffe miteinander kollidieren, die verletzten Personen, weil keine Negligenceklausel ausgemacht ist oder doch die Wirkung der Klausel im Einzelfall versagt, gegen das Transportschiff solidarisch klagend vorgehen. Nach entschiedenem Prozeß wird der geschuldete Betrag vom Beklagten sofort gezahlt. Der Rückgriffsanspruch würde in einem Jahre, der Nachschubanspruch erst in zwei Jahren verjähren, da infolge Klagerhebung in den meisten Ländern Unterbrechung der Verjährungsfrist eintritt. Aehnliche Fälle können eintreten, wenn mehr als zwei Schiffe kollidieren, das Transportschiff selbst zwar nicht belangt werden kann, aber eins der beiden Nichttransportschiffe auf das Ganze verurteilt wird und nun den Nachschubanspruch gegen das zweite Nichttransportschiff verfolgen will. Man wende nicht etwa ein, daß der Rechtszustand für das zunächst nicht belangte Schiff stets unsicher sein wird, da nicht alle für die Verjährung in Betracht kommenden Punkte, sondern nur Dauer und Beginn der Verjährungsfrist im Uebereinkommen geregelt sind. Man darf doch auf die Rechtseinheit nicht deshalb verzichten, weil sie nicht vollkommen durchgeführt ist; es handelt sich gerade darum, sie soweit wie möglich zu verwirklichen. Der Zweck des Art. 7 Abs. 2 würde nun vereitelt werden, wenn dem regreßberechtigten Schiff durch eine zweijährige Verjährungsfrist des Nachschubanspruchs die Möglichkeit gegeben wäre, die Geltendmachung der Regreßansprüche ungebührlich weit

[1]) Vgl. für Frankreich art. 1213 code civil, für Oesterreich § 896 BGB.
[2]) Das bürgerliche Recht der außerdeutschen Staaten stand mir leider nur in sehr beschränkter Auswahl zur Verfügung.

hinauszuziehen. In Deutschland wäre dem freilich dadurch vorgebeugt, daß das Bürgerliche Gesetzbuch in § 426 Abs. 2 durch das Wörtchen „soweit" den Nachschubanspruch von dem selbständigen Regreßanspruch abhängig gemacht hat und infolgedessen bei Verjährung des Regreßanspruchs auch gegen den Nachschubanspruch die Einrede der Verjährung zuläßt [1]). Indessen wird auch in der deutschen Literatur vereinzelt die Ansicht vertreten [2]), der Nachschubanspruch könne unabhängig von dem Regreßanspruch und erst nach ihm verjähren. Vor allem aber muß betont werden, daß außerdeutsche Gesetzgebungen — soweit mir bekannt — die Abhängigkeit beider Ansprüche von einander nicht kennen, sondern jeden nach den für ihn gerade in Betracht kommenden Vorschriften behandeln. Die Einheit des Rechts erfordert daher notwendig eine Ausdehnung der Bestimmungen in Art. 7 Abs. 2 des Uebereinkommens auf die Verjährung des Nachschubregresses, zumal irgend welche Bedenken gegen eine derartige Analogie nicht bestehen.

Die Bestimmungen über Hemmung und Unterbrechung der Verjährung sind international nicht geregelt. Es handelt sich hier, wie bereits mehrfach hervorgehoben wurde, um Vorschriften, die das gesamte bürgerliche Recht berühren und infolgedessen einer internationalen Festlegung im Uebereinkommen große Schwierigkeiten bereitet hätten. Das jeweilige Recht des Gerichts, das mit den Ansprüchen befaßt ist, wird die Hemmungs- und Unterbrechungsgründe bestimmen (Art. 7 Abs. 3). Mit dieser Regelung sind freilich Nachteile verbunden insofern, als der Kläger es in seiner Hand hat, aus der Wahl mehrerer ihm für die Beschlagnahme des schuldigen Schiffs zur Verfügung stehenden Gerichte Vorteile zu ziehen. Man hätte dadurch abhelfen können, daß statt des Gerichts, das mit der Sache befaßt ist, der Wohnsitz des Klägers für das anzuwendende Recht für ausschlaggebend erklärt wäre. Damit wären indessen nicht unerhebliche Schwierigkeiten erwachsen, da es in derselben Sache mehrere Kläger geben kann und das Gericht dann in derselben Sache auch mehrere Gesetze hätte anwenden müssen. Dazu kommt, daß der Kläger praktisch sein Wahlrecht nur selten wird ausüben können. Er wird seine Klage immer nur dort einbringen, wo ihm der Beweis am ehesten gelingt; die Ladungsinteressenten werden daher zumeist vor dem Gericht klagen, wo der ver-

[1]) Planck Bd. II S. 319.

[2]) Tacken S. 47, nämlich für die Ausnahmefälle, wenn auf Geltendmachung der Verjährung des selbständigen Rückgriffsanspruchs verzichtet ist, der Nachschubanspruch aber erst nach dem Rückgriffsanspruch verjährt; vgl. dazu Reichel in Fischers Abhandl. z. Priv. R. u. Ziv. Pr. Bd. 19 S. 568.

letzte Reeder selbst seine Ansprüche erhoben hat [1]). Einzelheiten darüber, welches Gericht sich mit dem Anspruch befassen kann, fallen ins Gebiet der Kompetenzfragen und gehen über den Rahmen des Uebereinkommens hinaus.

Auf besonderen Wunsch Englands, dessen Recht eine Verjährung und folglich auch eine Unterbrechung bezw. Hemmung der Verjährung fremd ist, wurde in Abs. 4 von Art. 7 bestimmt, daß alle Vertragsstaaten eine Verlängerung der Verjährungsfristen auf Grund des Umstandes zuzulassen berechtigt sind, daß das in Anspruch genommene Schiff in den Hoheitsgewässern des Staates, in dem der Kläger seinen Wohnsitz oder seine gewerbliche Niederlassung hat, nicht hat in Beschlag genommen werden können. In dem Worte „Verlängerung" der Frist ist zum Ausdruck gebracht, daß es sich nur um eine Hemmung der Verjährung handeln soll [2]). Eine dahingehende Bestimmung muß jedoch, um Rechtswirkung zu haben, in den verschiedenen Ländern als Gewohnheits- oder Gesetzesrecht bereits eingeführt sein oder eingeführt werden; der deutsche Gesetzentwurf von 1912 hat sie nicht vorgesehen.

Der Vorentwurf des Comité maritime international enthielt in seinem Art. 9 über die Verjährung noch einen besonderen, schon in der ersten Brüsseler Conferenz [3]) gestrichenen Absatz, der bestimmte, daß eine Klage des Schiffs die Verjährung der Klage aller an diesem Schiff Beteiligten unterbrechen sollte. § 209 BGB., der von der Verjährungsunterbrechung durch Klagerhebung handelt, läßt eine dem Vorentwurf entsprechende, erweiterte, nur auf Billigkeitserwägungen beruhende Ausdehnung nicht zu. Die Erhebung der Klage wirkt unterbrechend nur für die Verjährung der Ansprüche, die damit verfolgt werden, nicht auch für diejenige anderer Ansprüche, sei es des Klägers selbst oder gar dritter Personen. Im bisher geltenden deutschen Recht, das der Ladung usw. Solidaransprüche gewährte, war eine derartige Unterbrechung der Verjährung überflüssig, denn das Risiko eines Prozesses darüber, ob das beklagte Schiff unschuldig oder schuldig sei, brauchte man den Ladungsinteressenten und andern an dem Schiff beteiligten Anspruchsberechtigten nicht zu ersparen; dasselbe Risiko hatte auch das klagende Schiff selbst zu tragen, und die Ladung war in vielen Fällen vielleicht zahlungskräftiger als das ganze Schiff. Auch die nunmehr neu eingeführten Proportionalansprüche machen bei der nach den Brüsseler Verhandlungen getroffenen Beweislast

[1]) 2. Brüssel. Conf. S. 90.
[2]) 4. Brüssel. Conf. S. 69.
[3]) 1. Brüssel. Conf. S. 15.

und bei erweiterter Anwendung von § 92 Abs. 2 ZPO. zu Gunsten der Ladung usw. eine Bestimmung wie die des Vorentwurfs ganz entbehrlich.

Alle weiteren, sich an die Verjährung anknüpfenden Fragen, so z. B. die Frage, ob und inwieweit eine Aufrechnung mit einem verjährten Anspruch zulässig ist, sind der Landesgesetzgebung überlassen.

Kapitel III.

§ 25.

Das Uebereinkommen über den Zusammenstoß von Schiffen will einheitliche Regeln darüber aufstellen, nach welchen Prinzipien Ansprüche aus einem Zusammenstoß abzuschätzen sind, wie sie entstehen, wie sie gestützt werden und wodurch sie hinfällig werden. Damit ist die Aufgabe des Uebereinkommens abgeschlossen oder doch wenigstens fast abgeschlossen. Ob nach Feststellung der Ansprüche eine Beschränkung der Haftung zu Gunsten des Schiffseigentümers nötig ist oder nicht, ist eine Frage für sich, die im Art. 10 ausdrücklich als unerledigt bezeichnet wird. In dieser Beziehung bleibt der status quo und damit die Verschiedenheit der einzelnen Gesetzgebungen aufrecht erhalten. Die Frage der Reederhaftung war wesentlich komplizierter als die des Zusammenstoßes. Eine Erledigung beider Fragen in einem und demselben Uebereinkommen hätte daher ein Hinausschieben des Uebereinkommens über den Zusammenstoß von Schiffen bedeutet. Nach langwierigen Beratungen im Comité maritime international begann man zuerst im Jahre 1909 auf der dritten Brüsseler Conferenz auch die Frage der Reederhaftung in den Kreis der diplomatischen Verhandlungen einzubeziehen. Die Beratungen sind auf der vierten Brüsseler Conferenz im Jahre 1910 fortgesetzt, und es steht nun zu erwarten, daß in kurzer Zeit auch die verschiedenen Reederhaftsysteme durch ein international einheitliches Recht ersetzt werden.

Nur in einem Punkt hat schon das Uebereinkommen über den Zusammenstoß von Schiffen in die Art und den Umfang der Reederhaftung eingegriffen, nämlich durch Art. 5 be-

treffend den Zwangslotsen. Art. 5 hebt nicht nur die Verschiedenheit der einzelstaatlichen Rechte bezüglich Haftung des Reeders für Verschulden des Zwangslotsen auf, sondern greift zu gleicher Zeit auch in die Systeme der Reederhaftungsbeschränkung ein und geht damit in gewissem Sinne über die Grenzen des Uebereinkommens hinaus. Diese Bedeutung des Art. 5 in doppelter Richtung tritt am deutlichsten bei einer Gegenüberstellung des früheren und des jetzt neu geschaffenen Rechtszustandes hervor. Es handelt sich darum, den Begriff des Zwangslotsen und die Argumente für die Haftung des Reeders bei Verschulden des Zwangslotsen, insbes. soweit sie mit der Haftungsbeschränkung zusammenhängen, klarzustellen.

Der Begriff des Zwangslotsen, aus dem die bisher von einander abweichenden Vorschriften der Landesgesetze über die Haftung des Reeders für Verschulden des Zwangslotsen sich als selbstverständliche Folge ergeben, löst zwei eng mit einander verbundene Fragen aus. Wie ist die Stellung des Zwangslotsen zum Kapitän, welche Aufgaben fallen ihm zu und weiter worin besteht das Zwangsmoment, das den Zwangslotsen vom einfachen Lotsen unterscheidet?

In einer Reihe von Ländern, so u. a. in Frankreich, Belgien, Skandinavien und Oesterreich ist der Zwangslotse nur Berater des Kapitäns, gibt spezielle Anordnungen und Winke, die volle Autorität, das Kommando, bleibt aber beim Kapitän. Daraus folgt ohne weiteres, daß in diesen Ländern ein gesetzlicher Zwang, den Lotsen an Bord zu nehmen, nicht besteht; er wäre unverständlich und zudem überflüssig, weil der Kapitän das Kommando nicht abgibt, einen Rat indessen nicht unbedingt zu befolgen braucht. Das Zwangsmoment liegt vielmehr in der Zahlung der Lotsen*gelder*, die ohne Rücksicht darauf, ob der Kapitän sich des Zwangslotsen bedient oder nicht, stets entrichtet werden müssen. Eine weitere Folge ist die, daß der Reeder, wenn und soweit der Zwangslotse an Bord genommen ist und tätig wird, für jedes Verschulden des Zwangslotsen haftet; denn der Zwangslotse gehört mit zur Besatzung, hat auf Wunsch des Kapitäns den ihm obliegenden Pflichten nachzukommen, während die letzte Entscheidung, wie allen andern Besatzungsmitgliedern, so auch ihm gegenüber, in der Hand des Kapitäns ruht [1]).

Das französisch-belgische System ist durchweg logisch, allein es widerspricht den Tatsachen. De facto ist doch auch in Ländern wie Frankreich, Belgien und andern der Zwangs-

[1]) Vgl. u. a. Assoc. Franç. Bullet. Nr. 2 S. 6 und 2. Brüssel Conf. S. 87; ferner Lyon-Caen Renault Bd. V N. 595: „Le pilot un guide qui donne seulement des avis, mais qui ne commande pas".

lotse, wenn er seine Funktionen ausübt, mehr als bloßer Berater des Kapitäns. Das ist namentlich der Fall in gewissen Gegenden, bei Durchgangsstellen, Sandbänken, Riffen usw., die der Kapitän gar nicht kennt. Insofern ist es zu verstehen, daß Frankreich auf der Antwerpener Conferenz des Comité maritime international [1]), wenn auch nur mit geringer Majorität der eigenen Associationsmitglieder, gegen die Haftung des Reeders für Verschulden des Zwangslotsen eintrat. Man ging eben davon aus, daß ein Schiff unter alleiniger Kontrolle des Zwangslotsen segele. Von diesem Standpunkt aus betrachtet, ist Zwangslotse nur derjenige Lotse, an den der Kapitän das Kommando abgeben muß, neben dem der Kapitän selbst nur noch die Ausführung der Schiffsmanöver zu überwachen hat. Die Zahlung von Lotsengeldern verliert dann ihre Bedeutung als Zwangsmoment. Der Staat wünscht, daß die Schiffe von Zwangslotsen geführt werden und wird dies Ziel am besten dadurch erreichen, daß er die Ablehnung des Zwangslotsen durch den Kapitän unter Strafe stellt [2]). Dieser Begriff des Zwangslotsen entspricht dem deutschen Recht im § 738 HGB; er findet sich weiter in Italien, den Vereinigten Staaten von Amerika und England. Das englische Recht weicht von dem deutschen nur bezüglich des Zwangsmoments ab, indem es in bestimmten Fällen, statt den Schiffer mit Strafe zu bedrohen, sich mit der Zahlung der Lotsengelder begnügt; nimmt der Schiffer den Zwangslotsen in den letztgenannten Fällen jedoch an Bord, so fällt auch dann ihm, dem Zwangslotsen, das Kommando zu [3]). — Die Haftung des Reeders für Verschulden der Zwangslotsen wird in allen [4]) den Fällen, in denen der Kapitän das Kommando abgibt, abgelehnt und diese Ablehnung darauf gestützt, daß der Zwangslotse dem Reeder aufoktroyiert werde, die Haftung für fremdes Verschulden aber nur aus freier Wahl des Gehilfen resultiere. Das Verschulden des Zwangslotsen müsse daher dem Reeder gegenüber als vis major erscheinen [5]), der Reeder habe zur Sicherheit seines Schiffs alles getan, was in seiner Macht stand. Voraussetzung für die Nichthaftung ist jedes Mal, daß lediglich das Verschulden des Zwangslotsen den Zusammenstoß herbeigeführt

---

[1]) Comité Bullet. Nr. 5 S. 24.

[2]) Vgl. Boyens-Lewis Bd. I S. 156.

[3]) Marsden S. 214; vgl. auch S. 223.

[4]) In den Ver. Staaten von Amerika ist die Frage nach der Haftung des Reeders für Verschulden des Zwangslotsen bisher nicht klar entschieden; vgl. Parssons S. 117.

[5]) So Seuff. Arch. Bd. 60 Nr. 82 (OLG. Kiel); Prot. VI. S. 2921, 2798; Schaps S. 671.

hat, die Besatzung selbst entweder überhaupt kein oder doch kein kausales Verschulden trifft.

Die nach dem deutsch-englischen Recht dem Zwangslotsen zukommende Stellung als Führer des Schiffs hat in neuerer Zeit gewisse Einschränkungen erfahren. Man hat besonderen Nachdruck auf die dem Kapitän verbleibende Kontrolle gelegt. Diese Kontrolle steigert sich, wenn der Zwangslotse die Manövriertüchtigkeit des Schiffs nicht kennt. Sie verpflichtet den Kapitän, den Lotsen über die Besonderheiten seines Schiffs, wie Schnelligkeit, Maschinenstärke usw., genaue Auskunft zu geben und auf diese Weise die Entscheidungen des Lotsen zu beeinflussen. Schon die Motive zum Entwurfe eines Handelsgesetzbuches für die preußischen Staaten [1]) haben betont, daß der Kapitän durch Anwesenheit des Zwangslotsen an Bord keineswegs von jeder Pflicht entbunden werde. Die Pflichten des Kapitäns gehen zwar nicht soweit, daß man von einem gemeinsamen Kommando des Kapitäns und Zwangslotsen sprechen könnte — es entfällt daher auch keineswegs die Grundlage für einen Ausschluß der Reederhaftung, soweit es sich um Verschulden des Zwangslotsen handelt; — die Haftung des Reeders wird lediglich dadurch erweitert, daß der Kapitän bei offensichtlicher Gefahr, bei Betrunkenheit oder plötzlicher Krankheit des Zwangslotsen selbständig eingreifen darf und muß; unterläßt er es dennoch, so trifft ihn ein Verschulden und seinen Reeder die entsprechende Haftung [2]).

Der kurze Ueberblick über den bisher geltenden Rechtszustand läßt deutlich erkennen, daß in den einzelnen Gesetzgebungen der Begriff des Zwangslotsen, insbesondere seine Stellung zum Kapitän, bestimmend auf die Frage der Haftung des Reeders für Verschulden des Zwangslotsen wirkt. Bei Schaffung eines internationalen Rechts durfte man aber von dem Begriff des Zwangslotsen nicht ausgehen. Auf diesem Wege hätte man in die innerstaatlichen Institutionen eingreifen müssen, denn der Begriff des Zwangslotsen hängt eng zusammen mit der Einrichtung des staatlichen Lotsenwesens selbst. Die Lösung in der Richtung eines einheitlichen Rechts konnte daher nur erfolgen, ohne den Begriff des Zwangslotsen zu berühren. Man entschloß sich schon auf der Antwerpener Conferenz des Comité maritime international, die Haftung des Reeders für ein Verschulden des Zwangs-

[1]) S. 231.

[2]) Vgl. Mot. z. Entw. eines HGB. f. d. preuß. Staat. S. 322 u. die Beispiele in HGZ. 07 Nr. 73, 10 Nr. 9; RG. in JW. 02 S. 174 Nr 42; Revue Bd. III S. 590/91 (Entsch. d. Cour Rouen 1896 in Sachen Ville de Pernambuco c/a Nilh).

lotsen allgemein einzuführen, selbstverständlich unter Wahrung des Regreßrechts des Reeders gegen den schuldigen Zwangslotsen, wenn und soweit ein solches Regreßrecht landesrechtlich zulässig ist. Der dahin gehende Art. 6 des Vorentwurfs ist auf den Brüsseler Conferenzen als Art. 5 des Uebereinkommens, abgesehen von wenigen redaktionellen Verbesserungen, unverändert angenommen. Für die Haftung sprachen praktische Erwägungen und Gründe der Billigkeit: auch juristisch stellte sie die beste Lösung dar.

Art. 5 bedeutet in erster Linie eine wesentliche Vereinfachung gegenüber dem bisher geltenden Rechtszustand. Eine Reihe von Streitfragen, die nicht nur theoretisch oft Schwierigkeiten bereiteten, sondern auch auf den Ausgang des Rechtsstreits von entscheidender Bedeutung waren, sind für die Zukunft beseitigt. Dahin gehört die Frage nach der Begriffsbestimmung des Zwangslotsen, weiter die Frage nach dem Geltungsbereich des Lotsenzwangs. Die innerstaatlichen Vorschriften weichen in diesem Punkt noch stark von einander ab, und ein Schiffsführer hat heute oft seine Mühe, sich in dem Wirrwarr der inländischen und ausländischen Bestimmungen zurechtzufinden. In Frankreich besteht beispielsweise Lotsenzwang bei Ein- und Ausfahrt der Häfen[1]; England hat es vorgezogen (in der Merchant shipping act sect. 603 ff.) genau die einzelnen Gebiete zu bezeichnen, in denen der jedesmalige Lotse als Zwangslotse anzusehen ist[2]. Ebenso verfahren die deutschen Landesrechte[3]. Hervorzuheben ist, daß für den wichtigsten deutschen Seehandelshafen, Hamburg, durch das hamburgische Hafengesetz vom 2. Juni 1897 (§ 5) der Lotsenzwang ganz beseitigt ist. Seeschiffe von mehr als 150 cbm Nettoraumgehalt erhalten auf Verlangen einen Lotsen, durch Strafen aufoktroyiert werden kann er ihnen nicht mehr. Im Hamburger Gebiet kommt nach der Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts[4] nur noch dem Hafenmeister und seinen Gehilfen in Cuxhaven die Stellung von Zwangslotsen zu. Es ist interessant, daß in Hamburg die Aufhebung des Lotsenzwangs erfolgte, um die Vorschrift in § 738 HGB., die als reichsrechtliche Vorschrift durch ein hamburgisches Hafengesetz nicht aufgehoben werden konnte, wenigstens ihrer praktischen Wirkung zu berauben[5]. In Hamburg gehen die

---

[1]) Lyon-Caen Renault Bd. V Nr. 595.

[2]) Näheres bei Marsden S. 242 ff.

[3]) U. a. sind Zwangslotsen nach ständiger Rechtsprechung die Kanallotsen des Kaiser Wilhelm-Kanals; vgl. HGZ. 96 Nr. 60, 07 Nr. 73.

[4]) HGZ. 77 Nr. 144.

[5]) Vgl. dazu Ritter S. 21.

Bestrebungen, den Reeder für Verschulden des Zwangslotsen haften zu lassen, mithin auf die Zeit vor 1900 zurück.

Praktische Schwierigkeiten ergaben sich des weiteren bei der Regelung der Beweislast. Insoweit herrscht allerdings auch heute schon Uebereinstimmung, als das klagende Schiff stets den Beweis des Verschuldens zu liefern hat und dann das beklagte Schiff einwendungsweise geltend machen kann, daß der Zwangslotse die Führung des Schiffs in seiner Hand gehabt und daß gerade ihm ein Verschulden zur Last falle. Behauptet der Kläger, daß daneben auch die Schiffsbesatzung ihre Pflichten nicht erfüllt habe, so ist das nach deutschem Recht [1]) eine duplikarische Einwendung mit Beweislast für den Kläger, während nach dem englischen Recht [2]), wenn der Anschein eines mitwirkenden Verschuldens der Besatzung vorliegt, der Beklagte den Beweis zu erbringen hat, daß lediglich den Zwangslotsen ein Verschulden treffe. Da nur selten genau festzustellen ist, ob das Verschulden des Zwangslotsen allein den Zusammenstoß herbeigeführt oder ob auch ein Verschulden der Besatzung mitgewirkt hat, so werden in Zukunft durch Art. 5 des Uebereinkommens unliebsame Rechtsstreitigkeiten in dieser Frage ganz vermieden.

Bei konkurrierendem Verschulden des gegnerischen Schiffs hat der Richter unter Anwendung der Artt. 5 und 4 des Uebereinkommens nur das Verschulden des Zwangslotsen und das des gegnerischen Schiffs gegeneinander abzuschätzen. Nach dem deutschen Recht des § 735 Abs. 2 und § 738 HGB. war dem gegnerischen Schiff der ganze Schaden aufzubürden [3]), und die englische Praxis ging eigentümlicher Weise dahin, den Schaden in solchen Fällen zwischen den beiden kollidierten Schiffen zu teilen [4]).

Den praktischen Gründen standen Gründe der Billigkeit zur Seite, die unbedingt die Haftung des Reeders für ein Verschulden des Zwangslotsen forderten. Haftet der Reeder nicht, an wem sollen sich dann dritte Personen, die durch das Verschulden des Zwangslotsen zu Schaden gekommen sind, erholen? Man darf doch ohne Uebertreibung sagen, Ansprüche gegen andere Personen bestehen nicht oder sind da, wo sie bestehen, jedenfalls kein genügender Schutz. So würde gegen den Zwangslotsen selbst zwar eine Klage begründet sein — nicht nach dem Uebereinkommen, sondern nach den jeweils maßgebenden Bestimmungen der Landesrechte,

---

[1]) ROHG. Bd. 25 Nr. 45, Nr. 57 S. 231 u. anschließend an diese Entsch. Schaps S. 673, wo weitere Literatur.
[2]) Marsden S. 224.
[3]) Makower S. 185.
[4]) Marsden S. 222.

denn Art. 5 handelt nur von der Haftung des Reeders, läßt die persönliche Haftung der schadenstiftenden Person unberührt [1] —. Aber abgesehen davon, daß Lotsen in den seltensten Fällen begütert sind, eine erfolgreiche Durchführung der Ansprüche gegen die Lotsen selbst mithin als ausgeschlossen betrachtet werden darf, würde eine zivilrechtliche Inanspruchnahme auch auf die Ausübung des Lotsengewerbes höchst nachteiligen Einfluß ausüben. Ein Zwangslotse würde sich fortgesetzt seinem wirtschaftlichen Ruin ausgesetzt sehen, weil sich kleinere und bisweilen auch schwerer wiegende Fehler in einem solchen Handwerk nicht immer vermeiden lassen.

Neben dem Zwangslotsen kämen als evtl. haftpflichtig noch die privaten Lotsengesellschaften und der Staat in Frage. Private Lotsenverbände bestehen hauptsächlich in Rußland und England; erwähnt sei nur die Lotsen Korporation Trinity House in England. Solche Vereinigungen besitzen oft beträchtliche Kapitalien, haften damit jedoch nur dann, wenn ihnen selbst ein Verschulden nachgewiesen wird. Bei alleinigem Verschulden des Zwangslotsen fehlt es, wie Schaps [2] mit Recht bemerkt, an jeder juristischen Unterlage für Haftung der Lotsensozietäten.

Was endlich die Haftung des Staats anbetrifft, so wird sie im Ausland zu allermeist abgelehnt, da der Staat nur seine guten Dienste anbiete und nicht schon um deswillen haftbar erklärt werden könne [3]. Ebenso war der Rechtszustand in Deutschland bis zu den Jahren 1909/10, dem Inkrafttreten der landesrechtlichen und reichsrechtlichen Gesetze über die Haftung des Staats für ein Verschulden seiner Beamten. Man hat freilich versucht, auch für die Zeit vor 1909/10 eine Haftpflicht des Staats zu konstruieren [4]. Die Führung des Schiffs durch den Zwangslotsen sollte eine privatrechtliche Tätigkeit darstellen, der Zwangslotse den Staat als Privatunternehmer gegenüber Privaten vertreten, und zwar als verfassungsmäßiger Vertreter. Daraus hätte sich allerdings unter Verwerfung von Art. 77 EGBGB. und Anwendung der §§ 831, 31, 89 BGB. eine Haftung des Staats für ein Verschulden des Zwangslotsen ergeben. Diese Konstruktion Heuers ist aber in allen Punkten durch einen Aufsatz Eichholz' in der Hanseatischen Gerichtszeitung [5] widerlegt. Die Unterscheidung zweier Tätigkeiten des Zwangslotsen,

---

[1] Ausdrücklich betont in der 1. Brüssel. Conf. S. 19, 3. Brüssel. Conf. S. 73.
[2] Schaps S. 673; ebenso Marsden S. 215.
[3] Vgl. Assoc. Belge Bullet. Nr. 2 S. 13.
[4] Heuer in HGZ. 09 Nr. 111.
[5] Eichholz in HGZ. 09 Nr. 117.

einer polizeilichen, ins öffentliche Recht fallenden und einer privatrechtlichen bei der Führung des Schiffs setzt sich in Widerspruch zu dem staatlichen Zwang, der den Reedern gegenüber ausgeübt werden soll. Das Lotsenwesen ist eine ausschließlich im öffentlichen Interesse geschaffene Institution. Daher kommt auch der Führung des Schiffs durch den Zwangslotsen öffentlichrechtlicher Charakter zu. Das allein anwendbare Landesrecht (Art. 77 EGBGB.) kennt aber, wie Eichholz hervorhebt, gewohnheitsrechtlich eine Haftung des Staats lediglich bei solchen Beamten, die verfassungsmäßig bestellt sind, nicht bei Beamten, die rein technische Aufgaben versehen, wie der Zwangslotse. Erst durch die Gesetzgebung der Jahre 1909/10 ist jetzt im Reich und in den meisten Bundesstaaten die Haftung des Staats für ein Verschulden der Zwangslotsen gesetzlich anerkannt. Denn der Zwangslotse ist Beamter im Sinne von § 1 des Reichsgesetzes von 1910 sowie im Sinne des preußischen und der ihm nachgebildeten anderen Landesgesetze [1]). Leider sind bisher noch nicht alle Bundesstaaten dem Beispiel Preußens gefolgt. Es bestehen infolgedessen auch in Deutschland heute noch Lücken in der Haftung des Staats für ein Verschulden der Zwangslotsen. Beispielsweise hat sich Hamburg bisher zurückgehalten und weist im allgemeinen [2]) eine Haftpflicht des Staats für seine Beamten bei Ausübung öffentlichrechtlicher Gewalt zurück. Wenn nun trotz dieser Ausnahmen der Staat heute in Deutschland regelmäßig haftet, so ist diese Haftung doch weit entfernt davon, der Anfang eines international einheitlichen Rechts zu sein. Denn mangels einer entsprechenden Haftung des Staats in andern Ländern kommt die Haftung gem. § 7 des Reichsgesetzes von 1910 und den gleichen Bestimmungen in den einzelstaatlichen Gesetzen nur Inländern zu Gute.

Fehlte es mithin an einem genügenden Schutz durch Gewährung anderer Ansprüche, so erforderte es die Billigkeit, daß nicht der durch den Zusammenstoß beschädigte Dritte selbst, sondern vielmehr der Reeder des von dem Zwangslotsen geführten Schiffs den Schaden trägt. Der Kapitän hat zwar nicht die freie Wahl, aber der Lotsenzwang ist doch, mehr noch als ein freies Lotsengewerbe, die beste Bürgschaft für eine gute Ausbildung der Lotsen und dadurch für den Schutz des Reeders. Für die gefahrvollen Fahrten entlang den Küsten, auf Flüssen usw. braucht der Kapitän stets

---

[1]) Salman S. 78; Kröner S. 32.

[2]) Kröner S. 9; in Hamburg von Bedeutung nur noch für die Cuxhavener Hafenlotsen. Das Hans. OLG. in HGZ. 07 Nr. 43 will die Cuxhavener Hafenlotsen überhaupt nicht als Staatsbeamte, sondern nur als Gewerbetreibende behandelt wissen.

einen Lotsen, da er selbst mit dem Fahrwasser nicht genügend vertraut ist. Wenn der Staat dem Kapitän die Möglichkeit gibt, sich bei solchen Fahrten eines bewährten Führers zu bedienen, so bedeutet das, selbst wenn die Möglichkeit zum Zwang wird, eine besondere Sicherheit für den Reeder. Das Risiko des Reeders wird herabgemindert, seine Chancen steigen. Ihn obendrein von der Haftung für ein evtl. Verschulden des Zwangslotsen befreien, würde eine ungerechtfertigte Härte gegenüber den mit dem Schiff verbundenen Interessenten sein, zumal der Reeder bei der heute üblichen Versicherung de facto nur in den Ausnahmefällen der Selbstversicherung Schaden erleiden würde. Man brauchte daher auch nicht zu befürchten [1]), daß durch Art. 5 des Uebereinkommens in Zukunft das Zwangslotsenwesen unterdrückt würde, denn der Wert des Zwangslotsenwesens liegt für den Reeder auch heute nicht in dem Ausschluß der Haftung, sondern in der vortrefflichen Ausbildung der staatlichen Lotsen und dem damit für den Reeder verbundenen Schutz eigener Interessen.

Das Comité maritime international und ihm folgend die Brüsseler diplomatischen Conferenzen durften also in der Haftung des Reeders für den Zwangslotsen entgegen Gutschow [2]) keine „schwer zu erklärende Härte gegen den Reeder", sondern umgekehrt eine aus praktischen und Billigkeitsgründen geforderte Aenderung des geltenden Rechts erblicken.

Ihre juristische Begründung findet die neue Bestimmung des Art. 5 in dem kontinentalen Reederhaftsystem. Ja, man darf soweit gehen und sagen, die Haftung des Reeders für Verschulden des Zwangslotsen ist nichts weiter als eine notwendige Konsequenz aus dem kontinentalen Reederhaftsystem. Die Reederrealhaftung des Handelsgesetzbuchs und code de commerce hat sich aus dem schon im Mittelalter aufgestellten Grundsatz heraus entwickelt, daß eine Sache, die Schaden anrichtet, diesen Schaden auch ausbessern müsse. Im modernen Recht rechtfertigt sich die Realhaftung des Reeders durch das mit der Ausübung der Seeschiffahrt untrennbar verbundene Gefährlichkeitsmoment. Von hier aus betrachtet ist es gleichgültig, welche der an der Führung des Schiffs nur irgendwie beteiligten Personen im einzelnen Fall die Kollision herbeigeführt hat, wofern „diese Personen nur mit Zustimmung des Reeders die Sache handhaben" [3]. Diese Zustimmung ist

---

[1]) 2. Brüssel. Conf. S. 88.

[2]) Comité Bullet. Nr. 10 S. 19.

[3]) D. V. f. I. Seerecht, Bericht der in der Sitzung des Centralausschusses vom 23. Juni 1898 niedergesetzten Kommission über die Fragen I—VII der Questions soumises par le Comité maritime international aux Associations nationales S. 4.

für die Tätigkeit des Zwangslotsen zwar nicht freiwillig gegeben: doch auch das ist einerlei, es genügt, daß der Reeder sich des Zwangslotsen bedient und schon vor der Reise weiß, daß er sich seiner bedienen muß. Einen analogen Fall kennt das deutsche Recht in § 35 des Bundeskonsulatsgesetzes von 1867, bei Einsetzung des sog. Setzschiffers. Die Bundeskonsuln sind befugt, auf Antrag der Beteiligten, d. h. der Schiffsmannschaft an Stelle eines erkrankten oder gestorbenen Schiffers einen neuen Schiffsführer einzusetzen. Ein solcher Schiffer wird dem Reeder in gleicher Weise wie der Zwangslotse aufoktroyiert, denn die Schiffsmannschaft handelt als Antragsteller, nicht etwa in rechtsgeschäftlicher Vertretung des Reeders[1]). Die Haftung des Reeders für den Setzschiffer ist bis jetzt weder in Literatur noch in Rechtsprechung einem Zweifel unterzogen worden. Das Uebereinkommen bringt daher vom Standpunkt des kontinentalen Reederhaftsystems mit der Haftung des Reeders auch für den Zwangslotsen im Grunde genommen nichts Neues, sondern beseitigt nur eine Inkonsequenz des geltenden Rechts.

Man könnte vermuten, daß eben weil Art. 5 des Uebereinkommens wegen der in Deutschland und andern Ländern bestehenden Verpflichtung, den Lotsen an Bord zu nehmen, sich juristisch nur durch die Reederrealhaftung erklären läßt, die Brüsseler Conferenzen sich auch allgemein für das kontinentale Reederhaftsystem ausgesprochen hätten. Richtig ist dagegen nur, daß bei einer künftigen internationalen Regelung der Reederhaftung das Realhaftungssystem aufrecht erhalten werden muß, insoweit haben sich die Signatarmächte durch Art. 5 des Uebereinkommens über den Zusammenstoß von Schiffen selbst gebunden. Wie im einzelnen eine internationale Festlegung der Reederhaftung am besten zu erfolgen hat, ob und in welcher Weise sich das englische System mit dem kontinentalen vereinigen läßt, ist eine abseits liegende Frage.

Aus dem engen Zusammenhang der Bestimmung des Art. 5 mit der beschränkten Reederhaftung erklärt sich der auf Anregung Englands auf der 4. Brüsseler Conferenz aufgenommene Zusatzartikel zu dem Uebereinkommen, wonach Art. 5 international erst dann in Kraft tritt, wenn die Signatarmächte eine Uebereinkunft über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer beschlossen haben[2]). Die

---

[1]) Aehnliches gilt von der irrtümlichen Auffassung der Prot. VI S. 2791 von der Stellung des Zwangslotsen. Er sollte gewollter Vertreter des Reeders sein, weil der Reeder im voraus wisse, daß sein Schiff da und dort in die Lage käme, einen Zwangslotsen an Bord zu nehmen und er dessen ungeachtet das Schiff auf See sende.

[2]) 4. Brüssel. Conf. S. 69.

dem deutschen Reichstag überreichte Denkschrift zu dem Uebereinkommen glaubt irrtümlicherweise, der Zusatzartikel sei um deswillen geschaffen, weil „die Ausdehnung der Haftung des Reeders für ein Verschulden des Zwangslotsen" infolge der verschiedenen Reederhaftsysteme auch noch „von verschiedener Wirkung sein" würde[1]). Diese verschiedene Wirkung tritt jedoch tagtäglich in Erscheinung, sie würde die Anwendung des Art. 5 ebenso wenig erschweren wie die Anwendung der Haftung des Reeders für das Verschulden aller andern auf dem Schiff befindlichen Angestellten.

In Ländern, wo die Haftung des Reeders für ein Verschulden des Zwangslotsen bereits vor dem Uebereinkommen gesetzlich oder gewohnheitsrechtlich bestand, steht einer sofortigen Uebernahme des Art. 5 in die Landesgesetzgebung nichts im Wege. Dementsprechend hat z. B. Belgien die neue Bestimmung als Abs. 7 von Art. 251 code de commerce aufgenommen[2]). Der deutsche Gesetzentwurf von 1912 läßt es, im wesentlichen wohl beeinflußt von der englischen Haltung, vorerst bei dem bisherigen Recht bewenden: § 738 HGB. wird als neuer § 737 in Zukunft unverändert fortbestehen. Die Haftung des Reeders wird im deutschen Reich und der Mehrzahl der Bundesstaaten die Haftung des Staats ersetzen, wenn auch nur gegenüber Inländern. Der Staat hat insofern ein lebhaftes Interesse daran, daß eine internationale Uebereinkunft über die Reederhaftung möglichst bald zu Stande kommt, da seine Haftung für den Zwangslotsen dann doch auf die seltenen Fälle beschränkt wird, in denen der Reeder wegen Untergangs oder zu starker Beschädigung des Schiffs seiner Haftpflicht nicht genügen kann oder doch nicht nachzukommen braucht,

Wird die Bestimmung des Art. 5 später allgemein in die Landesgesetze aufgenommen, so empfiehlt sich eine Ausdehnung der Haftung des Reeders für alle durch einen Zwangslotsen schuldhaft verursachten Schäden, ebenso wie heute der Reeder für alle diese Schäden, nicht nur für Kollisionsschäden, sondern z. B. auch für Schäden durch Ansegeln fester Gegenstände von der Haftung befreit ist. Für das deutsche Recht ließe sich das Ergebnis ohne eine ausdrückliche Bestimmung durch bloße Streichung des § 738 HGB. erreichen. § 738 HGB. denkt zwar nur an den Kollisionsschaden. Die Befürchtung[3]), daß die Rechtsfrage der Haftung des Reeders für Verschulden des Zwangslotsen nicht erschöpfend geregelt sei, da sich § 738 HGB. auf einen

[1]) Drucks. d. Reichtgs. 12. Leg. Per. II. Sess. 1909/11 Nr. 978 S. 37.
[2]) Droit maritime 1911 S. 341, S. 434.
[3]) Vgl. Prot. VI S. 2920/21.

besonderen Fall der Schadenstiftung beschränke, ist jedoch durch den Wortlaut des § 738 zu nichte gemacht. Dadurch, daß § 738 den Zwangslotsen der Schiffsbesatzung gegenüberstellt, ist in allen Fällen irgend eines durch den Zwangslotsen angerichteten Schadens die Anwendung von § 485 HGB. und damit die Haftung des Reeders ausgeschlossen. Fällt § 738 später einmal fort, dann ist zunächst der Zwangslotse hinsichtlich der Reederhaftung für alle Fälle dem einfachen Lotsen gleichgestellt, ein praktisch wertvolles Resultat, das Ehrenberg schon vor Jahren angestrebt hat [1]). Das bedeutet dann weiter eine allgemeine, über die Fälle des Zusammenstoßes hinausgehende Haftung des Reeders für Verschulden des Zwangslotsen, da die einfachen Lotsen nach herrschender Ansicht [2]) heute zur Schiffsbesatzung im Sinne von § 481 und § 485 HGB. gerechnet werden.

Im Gegensatz zu Deutschland wäre in andern Ländern, beispielsweise in England, dessen Merchant shipping act in sect. 633 die Nichthaftung für den Zwangslotsen allgemein, ohne besondere Hervorhebung des Kollisionsfalls ausspricht [3]), eine ausdrückliche Bestimmung erforderlich, durch welche die Haftung aus Art. 5 des Uebereinkommens auf alle Fälle eines durch Verschulden des Zwangslotsen verursachten Schadens erweitert würde.

---

[1]) Ehrenberg S. 226.

[2]) Vgl. Haeckel in GZ. Bd. 52 S. 184, ferner Sieveking, Seer. § 16 S. 25, § 93 S. 156, Schaps S. 70; abweichend nur Pappenheim S. 209 Anm. 7 sowie bei Gruchot Bd. 43 S. 352 und in Krit. Viert. Schr. Bd. 44 S. 181, da alle andern für die Schiffsbesatzung im Handelsgesetzbuch aufgestellten Vorschriften auf den Lotsen nicht zuträfen; aber wohl unrichtig, da die Bestimmung im § 481 HGB. ganz allgemeiner Natur ist, die Spezialvorschriften über die Schiffsbesatzung daher nicht als Beweismittel herangezogen werden dürfen.

[3]) Dazu Marsden S. 219.

Convention

pour l'Unification de Certaines Règles en Matière d'Abordage.

Article premier.

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Article 2.

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Article 3.

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Article 4.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

Article 5.

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Article 6.

L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Article 7.

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Article 8.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

Article 9.

Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs États pour l'exécution de la disposition précédente.

Article 10.

Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

Article 11.

La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.

Article 12.

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux États des Hautes Parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois :

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un État non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des États contractants à la condition de réciprocité :

2° Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même État que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

Article 13.

La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Convention

pour l'Unification de Certaines Règles en Matière d'Assistance et de Sauvetage Maritimes.

Article 11.

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.